

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES
RESPONSABILITÉS CIVILES
RÉSULTANT DE L'ABORDAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le lundi 8 novembre 1909, à 3 heures

PAR

Robert MONTILLOT

Président : M. PIÉDELIÈVRE, professeur.

Suffragants : } *MM. LYON-CAEN, doyen et professeur.*
 } *MASSIGLI, professeur.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais
Ancienne Maison **L. LAROSE & FORCEL**
22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr.
L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1909

THESE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES

RESPONSABILITÉS CIVILES

RÉSULTANT DE L'ABORDAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le lundi 8 novembre 1909, à 3 heures

PAR

Robert MONTILLOT

Président : M. PIÉDELIÈVRE, professeur.

*Suffragants : } MM. LYON-CAEN, doyen et professeur.
MASSIGLI, professeur.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr^e.

L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1909





Digitized by the Internet Archive
in 2026

DES RESPONSABILITÉS CIVILES

RÉSULTANT DE L'ABORDAGE

PRÉLIMINAIRE

Qu'est-ce que l'abordage ? Dans le langage courant le verbe « aborder » présente plusieurs significations différentes. Aussi est-il nécessaire d'en bien préciser le sens purement juridique au début de cette étude.

On dit journellement qu'un navire aborde un port, ou aborde un autre bâtiment. Dans la première hypothèse, aborder est synonyme de toucher terre en tel ou tel point ; dans la seconde, ce mot exprime l'action, pour un navire, d'en accoster un autre.

Ce n'est ni dans l'une, ni dans l'autre de ces acceptions, que le Code de commerce a parlé de l'abordage.

Dans le langage juridique, l'abordage signifie le heurt, le choc de deux navires l'un contre l'autre, C'est en donnant ce dernier sens au mot abordage que j'entends étudier les responsabilités civiles pouvant en résulter.

Après avoir défini l'abordage, il est également nécessaire de placer au seuil de cette étude une distinction fondamentale entre deux sortes d'abordages : l'abordage maritime et l'abordage fluvial.

L'abordage est maritime ou fluvial, suivant qu'il a trait à la navigation maritime ou à la navigation fluviale.

Dans quels cas y a-t-il donc navigation maritime ou fluviale ? Quel est le criterium de distinction ?

La navigation est maritime « sur la mer, dans « les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont « salées, et jusqu'aux limites de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluant directement « ou indirectement à la mer » (Décret du 19 mars 1852 [S. *Lois ann.*, année 1852, p. 85] ; 16 avr. 1852, art. 4).

Partout ailleurs, la navigation sera fluviale.

Certains auteurs ont prétendu que la navigation serait maritime ou fluviale, suivant le port d'attache des deux navires (V. Sibille, *Jurisprudence d'abordage*, page 3).

Fluviale, lorsque le port d'attache serait situé dans l'intérieur des terres à partir du point où s'arrête la surveillance des administrations de la douane et de la marine.

Maritime, lorsque le port d'attache serait situé de l'autre côté de cette limite.

Ce criterium est aujourd'hui à juste titre universellement abandonné.

En effet, comme nous le verrons ultérieurement, les règles d'exercice de la navigation maritime et de la navigation fluviale sont essentiellement différentes, et les autorités chargées de faire appliquer et respecter ces règles sont également différentes. Dans ces conditions, une collision survenue entre un navire de mer et un navire fluvial donnerait lieu à l'application de textes contradictoires, si chaque navire devait être régi par le droit maritime ou par le droit fluvial, suivant la situation de son port d'attache. Ce serait une confusion constante et une source de difficultés multiples. Il faut, dans un abordage déterminé, que l'un ou l'autre droit soit applicable. C'est pourquoi il est maintenant admis que ce n'est pas le port d'attache qui détermine le caractère maritime ou fluvial de la navigation. C'est le lieu même où s'exerce cette navigation. Cette doctrine a notamment été affirmée par un arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 4 mai 1880 (D. 81.2.123). Elle n'est plus contestée actuellement.

Les règles applicables à l'abordage maritime ou fluvial étant, comme je l'ai dit, essentiellement différentes, j'aurai à revenir au cours de cette étude sur cette distinction.

Le titre de cette étude vise les responsabilités civiles résultant de l'abordage. Ce ne sont pas les seules qui puissent être encourues.

L'abordage comporte en effet des sanctions disciplinaires et pénales, que je me contenterai de signaler, puisqu'elles sont en dehors de l'objet de ce travail.

En ce qui concerne la sanction disciplinaire, le capitaine peut se voir retirer son brevet par le ministre de la Marine, après avis donné par un conseil nommé « commission des naufragés » (D. 24 mars 1852, art. 87 ; Circ. min. mar., 1^{re} févr. 1860, *Bull. off. de la mar.*, p. 77).

En ce qui concerne la sanction pénale, si l'abordage a causé mort d'homme, l'auteur responsable de l'abordage tombe sous le coup de l'article 319 du Code pénal, punissant de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 600 francs quiconque a commis involontairement un homicide ou en a été involontairement la cause par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements.

S'il n'est résulté de l'abordage que des blessures, le coupable se verra appliquer l'article 320 du Code pénal qui ne prévoit dans ce cas que six jours à deux mois d'emprisonnement, et 16 à 100 francs d'amende, ou même l'une de ces deux peines seulement.

C'est l'application pure et simple du droit commun ; aussi, n'y a-t-il pas à insister sur ce point.

..

La partie historique, en matière d'abordage, ne présente pas grand intérêt et ne peut donner lieu à de longs développements. En effet, les abordages ne sont devenus si nombreux et si graves que depuis une époque relativement récente. Dans notre ancien droit, les abordages étaient rares, ils étaient le plus souvent sans gravité ; aussi la loi et les tribunaux se sont-ils fort peu occupés de notre matière. Indépendamment du développement considérable du nombre des navires, il y a plusieurs causes de cette disproportion existant entre l'importance actuelle de l'abordage et celle fort minime qu'il présentait anciennement.

Lorsque la navigation à voile était seule employée, le tonnage des navires était plus faible, la rapidité de leur marche était également moindre ; toutes causes ayant pour effet de rendre moins violente la collision. De plus, les navires étaient en bois ; leur souplesse leur permettait beaucoup plus facilement de supporter sans dommage grave un abordage qu'aux navires actuels dont la coque est faite de plaques de tôle.

Non seulement la gravité des abordages était moin-

dre avec la navigation à voile ; mais, en outre leur fréquence était proportionnellement bien inférieure. C'est en effet seulement depuis la navigation à vapeur et depuis l'emploi d'instruments de précision dans la marine que les navires suivent toujours la même route pour se rendre d'une destination à une autre. Les navires qui se rendent par exemple du Havre à New-York passent toujours à peu près aux mêmes lieux ; il en était évidemment tout autrement lorsque les navires devaient tenir compte des vents, et lorsque les connaissances empiriques des capitaines avaient plus de part à la direction des navires que les procédés scientifiques employés aujourd'hui. Les abordages survenant au large étaient donc très rares ; or ce sont ceux qui, à raison de l'absence de secours, présentent le plus de gravité.

Pour toutes ces raisons, notre ancien droit s'est donc fort peu occupé des abordages. Citons cependant l'ordonnance de 1681 qui contient deux articles relatifs à la matière qui nous occupe :

« Article 10. — Le dommage sera payé également
« par ceux qui l'auront fait et souffert, soit en route,
« en rade ou au port. »

« Article 11. — Si toutefois l'abordage a été fait
« par la faute de l'un des maîtres, le dommage sera
« réparé par celui qui l'a causé. »

L'article 11 n'édicte qu'une règle de droit commun.

L'article 10, au contraire, pose un principe tout à

fait exceptionnel. Dans tous les cas autres que la faute démontrée de l'un des capitaines, le dommage est réparé à frais communs. Nous verrons que le Code de commerce a maintenu cette règle pour l'abordage douteux. Mais le Code a nettement séparé l'abordage fortuit de l'abordage douteux, et posé en ce qui le concerne une règle toute différente, et d'ailleurs conforme au droit commun en matière de responsabilité.

Cette insuffisance manifeste des textes de l'ancien droit sur la matière des abordages est la preuve évidente du petit intérêt que la question présentait à l'époque.

∴

Ceci dit, et pour en revenir au droit actuel français qui fait l'objet de ce travail, j'examinerai, dans une première partie, l'abordage survenu à un navire indépendant.

Dans une seconde partie, j'étudierai les responsabilités qui s'exercent, lorsque l'abordage a atteint non pas un navire jouissant de sa pleine maîtrise, mais un navire remorqué.

Enfin, dans une brève annexe, je traiterai la question de la responsabilité respective de deux navires co-auteurs de l'abordage d'un troisième.

PREMIÈRE PARTIE

ABORDAGE SURVENU A UN NAVIRE INDÉPENDANT

J'ai ci-dessus indiqué que les règles applicables à l'abordage maritime et à l'abordage fluvial étaient essentiellement différentes. Cette première partie sera donc elle-même divisée en deux chapitres, le premier ayant trait à l'abordage maritime et le second à l'abordage fluvial.

CHAPITRE PREMIER

Abordage maritime

Dans une section première de ce chapitre, j'examinerai successivement les différents abordages qui peuvent se présenter, et quelles responsabilités chacun d'eux permet d'établir.

Dans une section deuxième, j'étudierai tout ce qui concerne l'exercice des actions en responsabilité.

SECTION I

Différentes sortes d'abordage, et responsabilités en découlant.

Le Code de commerce, dans l'article 407, envisage plusieurs sortes d'abordage :

« En cas d'abordage, si l'événement a été purement fortuit...

« Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines...

« S'il y a doute dans les causes de l'abordage... »

D'après le Code de commerce, il y a donc trois types d'abordages :

L'abordage fortuit, l'abordage fautif, l'abordage douteux.

N'en est-il pas d'autre ?

Indépendamment de l'abordage bien spécial survenu à un navire remorqué, abordage que j'examinerai dans la seconde partie de cette étude, il convient d'envisager une hypothèse qui n'a pas été prévue par le Code de commerce, à savoir le cas où l'abordage a été causé par la faute des deux capitaines.

A. — Abordage fortuit.

En ce qui concerne cet abordage, l'article 407 du Code de commerce s'exprime ainsi :

« En cas d'abordage de navires, si l'événement a
« été purement fortuit, le dommage est supporté,
« sans répétition, par celui des navires qui l'a
« éprouvé... »

Ceci n'est que l'application du droit commun, en matière de responsabilité.

Le cas fortuit est l'événement causé par une force à laquelle on ne peut s'opposer. Le cas fortuit a pour origine les forces naturelles ou le fait de l'homme.

Dans la première hypothèse, il s'agit d'une tempête, d'une inondation, d'un orage, etc...

Dans la seconde, on peut citer un fait de guerre, une émeute, etc...

L'article 407 ne parle pas, à juste titre, je crois, de la force majeure. La jurisprudence tantôt confond « cas fortuit » et « cas de force majeure », tantôt cherche à établir une distinction entre l'un et l'autre, suivant que la cause de l'inexécution de l'obligation est imputable à un fait qui dépend de la volonté humaine ou à un fait d'ordre naturel.

Il me paraît que la force majeure est la cause et le cas fortuit la conséquence, et le cas fortuit me semble pouvoir être provoqué aussi bien par le fait de l'homme que par les forces naturelles.

C'est pourquoi, me conformant en cela à l'article 407 du Code de commerce, je parle seulement du cas fortuit, désignant par là toutes les causes d'inexécution de l'obligation indépendantes de la volonté du débiteur.

Mais, quelle que soit son origine, un accident ne peut être considéré comme un cas fortuit que s'il s'est accompli sans la volonté de l'une des parties en cause, et même contre la volonté de celles-ci. Il suppose également qu'il n'y a eu de leur part ni inattention, ni imprudence, ni négligence.

En un mot, il n'y a cas fortuit que si aucune faute ne peut être relevée à l'encontre des auteurs ou des victimes de l'accident.

C'est un principe général de notre droit, que le

cas fortuit ne permet pas d'établir de responsabilité. La victime de l'événement en supportera les conséquences sans pouvoir s'en faire indemniser.

Pas de réparation, là où il n'y a pas de responsabilité encourue.

L'article 407 du Code de commerce n'a fait, dans son paragraphe 1^{er}, qu'appliquer ce principe de droit, ou plus exactement cette règle de bon sens.

J'examinerai ultérieurement, à propos de « l'exercice de l'action », à qui incombe la charge de la preuve, si c'est à celui qui allègue le cas fortuit ou à son adversaire qui allègue la faute.

B. — Abordage fautif.

En ce qui concerne cet abordage, l'article 407 déclare dans son paragraphe 2 :

« Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. »

Ce n'est encore là que l'application du droit commun ; c'est une conséquence du grand principe de responsabilité établi par l'article 1382 du Code civil, qui oblige celui, par la faute duquel un dommage a été causé, à le réparer.

Mais dans quels cas peut-on dire qu'il y a abordage fautif ?

Dans quelles hypothèses y aura-t-il faute du tiers abordeur?

Quels seront les faits constitutifs de cette faute?

En France, la matière des abordages successivement régie par les décrets des 17 août 1852, 28 mai 1858, 25 octobre 1862, 23 mai 1869, 28 octobre 1873, 4 novembre 1879 et 1^{er} septembre 1884, se trouve actuellement soumise aux dispositions du décret du 21 février 1897 et du nouveau règlement y annexé (*Code de Commerce annoté*, par Cohendy et Darras, art. 407. — *Revue internationale du droit maritime*, par Autran, 1896-1897, page 634).

Ce décret a été pris à la suite et comme sanction des décisions adoptées dans une conférence maritime internationale tenue en 1889 à Washington, ainsi que d'accords conclus postérieurement à la conférence par les nations intéressées.

Le règlement annexé à ce décret, qui édicte les mesures de nature à éviter les abordages en mer ne soulève pas de discussion doctrinale. Je m'abstiendrai donc de le commenter, estimant suffisant d'en donner le texte à la suite de cette étude.

Le tiers abordeur sera en faute, lorsqu'il aura contrevenu à l'une des dispositions contenues dans ce règlement.

Il ne suffit d'ailleurs pas aux capitaines, pour être exempts de toute faute, d'observer les injonctions du règlement précité. Indépendamment du texte écrit

oute profession a ses usages dont l'utilité a été consacrée par l'expérience des générations. La méconnaissance de ces usages constitue, de la part du professionnel, une faute de nature à engager sa responsabilité.

En notre espèce, la Cour d'Aix a notamment déclaré, dans un arrêt du 24 mars 1885 (*Gaz. Pal.*, 85.2.572), qu'est généralement tenu pour fautif, non seulement le capitaine qui n'a pas observé les dispositions des règlements en vigueur, mais encore celui qui, suivant les termes du règlement de 1884, a méconnu les précautions commandées « par l'expérience du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouvait le bâtiment ».

Il est en effet impossible qu'un règlement ait prévu toutes les éventualités pouvant se produire. Le décret du 21 février 1897 pose les principes de la navigation maritime. Mais il peut se présenter telle circonstance sur laquelle le texte réglementaire soit muet. Dans cette hypothèse, le capitaine devra s'inspirer de sa raison, de son bon sens et de son expérience de marin pour être exonéré de la responsabilité incombant à tout capitaine fautif.

Pour ce qui concerne la fixation de l'indemnité, il faudra s'en référer à la règle posée par l'article 1149 du Code civil, d'après lequel « les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé ».

Il faudra donc tenir compte à la fois du *damnum emergens* et du *lucrum cessans*.

Le *damnum emergens* entraînera le versement d'indemnités aux blessés ou aux héritiers des hommes tués, ainsi que la réparation des avaries matérielles et de leurs conséquences.

Ces conséquences sont sans nombre.

Il a été notamment jugé que l'abordé avait droit à une indemnité pour l'interruption du voyage et pour le chômage, ainsi qu'au remboursement des frais de gage et de nourriture de l'équipage pendant les réparations (Rouen, 7 août 1873, Compagnie Transatlantique, D. 76.2.24 ; 24 janv. 1876, Larget, *J. Marseille*, 77.2.62 ; Aix, 20 nov. 1876, *J. Marseille*, 77.1.175 ; Trib. Havre, 1^{er} avr. 1865, *J. Havre*, 65.1.171 ; 17 juin 1873, Bourgoïn, *J. Havre*, 73.1.174 ; Trib. Nantes, 2 mai 1877, Frioux, *J. Nantes*, 77.1.265).

Il a été également jugé que l'abordé avait droit à une indemnité pour la dépréciation subie par le navire, par suite de la perte d'unité et de solidité de construction (Cass., 29 mai 1866, *J. Havre*, 66.2.181 ; Trib. Cherbourg, 26 janv. 1866, *J. Havre*, 66.2.125).

De même, les frais de sauvetage du navire doivent être supportés par l'abordeur (Aix, 22 nov. 1860, *J. Havre*, 61.2.142).

Le tribunal de Rennes a également décidé que l'abordeur devait, outre la valeur de la marchandise perdue, les intérêts de cette valeur à partir du jour

où le destinataire en aurait payé le prix (Trib. Rennes, 9 mai 1874, *J. Havre*, 73.2.82).

Le tribunal de Nantes a mis à la charge de l'abordeur les frais occasionnés par le transbordement, la manipulation et le magasinage des marchandises sauvées (Trib. Nantes, 1^{er} août 1883, Lebas, *J. Nantes*, 84.1. 49).

Le principe de la réparation du *lucrum cessans* peut également donner lieu à une infinité d'applications.

C'est ainsi que l'abordeur doit les loyers que l'abordé aurait touchés, s'il n'y avait pas eu perte du bâtiment (Trib. Marseille, 30 mai 1873, capitaine Sagols, *J. Marseille*, 73.1.215).

C'est ainsi encore qu'il doit une indemnité pour la perte du fret et des bénéfices quelconques devant résulter du transport (Trib. Havre, 7 avr. 1859. *J. Havre*, 60.1.94).

Et notamment, dans un cas où il s'agissait d'un bateau de pêche, du bénéfice espéré de la pêche (Trib. Havre, 2 août 1867, *J. Havre*, 67.1.221).

Mais, qu'il s'agisse de la réparation du *damnum emergens* ou du *lucrum cessans*, l'application des principes généraux de notre droit, en matière de responsabilité, conduit à décider que l'abordeur n'est pas tenu à la réparation du préjudice qui ne serait qu'une conséquence *indirecte* de l'abordage.

La Cour de cassation a affirmé cette doctrine en

matière d'abordage dans un arrêt du 12 juin 1876 (Canovin, S. 76.1.422, P. 76.1073, D. 76.1.477).

Et le tribunal du Havre en a fait application à l'espèce où les jetées d'un port avaient été dégradées par les tentatives de sauvetage du bâtiment avarié (Trib. Havre, 24 sept. 1884, Ericksen, *J. Havre*, 84.1.274).

C. — **Abordage douteux.**

L'article 407 déclare, en ce qui concerne cet abordage :

« S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le
« dommage est réparé à frais communs et par égale
« portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. »

Cette disposition déroge au droit commun, en matière de responsabilité. En vertu de l'adage : *Actori incombis onus probandi*, en toute autre matière qu'en ce qui concerne l'abordage maritime, l'accidenté doit établir la faute de l'auteur de l'accident, pour avoir droit à une indemnité quelconque.

S'il ne fait pas cette preuve, il n'a droit à quoi que ce soit. Il garde à sa charge, non seulement les cas où il a été personnellement en faute, non seulement les cas ayant une cause fortuite, mais encore ceux où l'absence de témoins, la disparition des traces de l'accident rendent impossible d'établir d'une façon certaine à qui en incombe la responsabilité.

La faute est-elle démontrée ? l'indemnité sera égale à l'importance du préjudice causé.

La faute est-elle douteuse ? chacune des parties conservera pour soi le préjudice qu'elle aura subi.

Au contraire, pour l'abordage maritime, le Code de commerce établit une sorte de transaction légale qui a sa base dans une présomption de responsabilité mitigée.

Pour tout autre accident, nos tribunaux décident fréquemment que le préjudice sera supporté par chacune des parties dans une proportion égale à la part de responsabilité qui lui sera imputable. Rien de plus juridique ; chacun est responsable dans la limite de ses fautes ; et il est rationnel que la responsabilité soit partagée, si la faute a été commune.

Mais les tribunaux ne peuvent rendre de telles décisions que s'ils relèvent, à la charge de chacune des parties, des faits constitutifs de faute. En l'absence de toute preuve, le demandeur sera nécessairement débouté.

Pour l'abordage maritime, si aucune preuve n'est fournie, de nature à mettre la responsabilité de l'accident à la charge de l'abordeur ou de l'abordé, la faute sera présumée commune, et le préjudice partagé par moitié.

Le navire abordé a-t-il seul souffert ? la perte sera simplement supportée par égale portion entre l'abordeur et l'abordé.

Les deux navires ont-ils été détériorés ou détruits ? il y aura lieu de faire masse des dommages subis, et de mettre la moitié du chiffre ainsi obtenu à la charge de chacun.

D. — Abordage dû aux fautes des deux capitaines.

Le Code de commerce ne s'est pas occupé de cet abordage. Par suite la jurisprudence a fourni des solutions contradictoires. Trois systèmes ont été proposés :

Premier système.

Le premier système nous est fourni par un jugement rendu le 4 septembre 1875 par le tribunal de commerce de Nantes (*Jurispr. commerc. de Nantes*, 1875, 1^{re} partie, page 351).

« Attendu, déclare ce jugement, qu'il résulte du
« procès-verbal d'expertise que l'abordage qui a eu
« lieu en Loire, près Roche-Maurice, le 24 novembre
« 1874, entre le vapeur *Éclaireur*, remorquant quatre
« gabarres, de Languet et C^{ie}, et le steamer *Alcazar*,
« capitaine Lewis, provient des fautes réciproques
« de la part de Languet et C^{ie} et de Lewis ;

« Attendu... (considérations de fait sans intérêt).

« Attendu qu'il y a lieu dès lors d'appliquer le
« principe qui veut qu'en matière d'abordage, quand

« il y a faute des deux parties, chacune d'elles doive
« supporter le préjudice qu'elle a souffert. »

.

Ce jugement très faiblement motivé repose évidemment sur une erreur de droit. Le tribunal de Nantes confond l'abordage fautif avec l'abordage fortuit ; il semble ne pas avoir une notion bien claire de ce qu'est le cas fortuit. « Il y a lieu, dit-il, d'appliquer le principe qui veut qu'en matière d'abordage, quand il y a faute des deux parties, chacune d'elles doit supporter le préjudice qu'elle a souffert. »

Mais, dans quel cas le Code applique-t-il ce principe que chacun garde pour soi son préjudice ?

C'est seulement lorsqu'il y a cas fortuit, c'est-à-dire lorsqu'il a été impossible d'établir une faute quelconque à la charge de l'une des parties, lorsque l'accident a été causé par une force à laquelle personne ne pouvait s'opposer.

La faute exclut le cas fortuit. Le tribunal de Nantes ne pouvait donc raisonnablement proclamer la faute des deux capitaines et solutionner ensuite la question de responsabilité comme s'il y avait eu abordage fortuit.

Deuxième système.

Un certain nombre de décisions de justice assimilent, au point de vue de la responsabilité, l'abordage dû aux fautes des deux capitaines avec l'abordage

douteux. Elles décident en conséquence que l'abordage devra être, en ce cas, réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert.

On cite notamment à l'appui de cette opinion un jugement du tribunal de Rouen du 3 mai 1864 (*J. Marseille*, 64.2.67), un jugement du tribunal de Marseille du 22 février 1864 (*J. Marseille*, 64.1.80), un jugement du même tribunal en date du 2 mai 1870 (*J. Marseille*, 70.1.176). Voici un jugement du tribunal de commerce de Nantes, en date du 9 janvier 1864 ; il peut servir de type, quant à l'application du principe sus-énoncé. On le retrouve dans le *Recueil de Jurisprudence du Havre*, année 1864, 2^e partie, page 116 :

.

« Attendu qu'en examinant les manœuvres des deux
« steamers, on reconnaît que des fautes ont été com-
« mises de part et d'autre ;

« Qu'ainsi, la *Comtesse-Leuba* a eu le tort de na-
« viguer à toute vapeur par un fort vent d'ouest, au
« milieu d'une rade encombrée de navires à l'ancre,
« et d'y décrire avec cette vitesse une courbe à l'en-
« contre d'un autre steamer ;

« Que le paquebot n° 2 a eu le tort de ne pas stop-
« per, lorsqu'il a vu la manœuvre de la *Comtesse-*
« *Leuba*, au lieu de continuer à courir de toute la
« vitesse de sa machine, qu'on n'a pas même pris la
« précaution d'arrêter après l'événement ;

« Attendu que, de ce qui précède, il résulte que
« des doutes sérieux s'élèvent sur les causes de
« l'abordage du 20 janvier 1863, ou plutôt que cet
« événement est la conséquence de fautes communes
« et réciproques ;

« Que, dans cette situation, il y a lieu de faire
« l'application du paragraphe 3 de l'article 407 du
« Code de commerce qui dispose :

« S'il y a eu doute dans les causes de l'abordage, le
« dommage est réparé à frais communs et par égale
« portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. »

.

Comme le système précédent, celui-ci me semble
reposer sur une indéniable erreur de droit. Seulement
ici, c'est avec l'abordage douteux, et non plus
avec l'abordage fortuit que s'établit la confusion.

On ne peut raisonnablement affirmer à la fois qu'il
y a faute des deux capitaines et que l'abordage est
douteux.

Le doute exclut la possibilité d'établir une faute
d'une manière certaine. Or, comment peut-on dire
que l'abordage est douteux, lorsque l'on a commencé
par affirmer que les deux capitaines étaient fautifs ?

Il y a d'autant moins de raison d'appliquer à
l'abordage dû à la faute des deux capitaines la dis-
position du paragraphe 3 de l'article 407, que cette
disposition crée une dérogation au droit commun et
a été souvent à juste titre critiquée.

Troisième système.

Ce troisième système conclut à appliquer purement et simplement le droit commun en matière de responsabilité.

Chacun est responsable de sa faute, de toute sa faute, mais seulement de sa faute. Il y aura donc pour le juge à faire une appréciation de la responsabilité de chacun et à faire supporter aux parties en cause une part proportionnelle du préjudice total.

Ce troisième système fait maintenant jurisprudence, depuis un arrêt rendu en ce sens par la Cour de cassation, le 15 novembre 1871 (S.71.1.181 ; P.71.585 ; D. 73.1.341).

Voici les motifs très nets de cet arrêt :

« Vu les articles 1382 du Code civil et 407 du Code de commerce ;

« Attendu qu'il est déclaré, en fait, par les arrêts
« attaqués que l'abordage du *Benjamin* par le *Delta*
« est le résultat d'une faute ; que les capitaines de
« chacun des deux navires sont également coupables de la faute qui a occasionné l'événement ou
« qu'ils en sont excusables ;

« Attendu qu'en matière d'abordage, le navire
« abordé ne supporte le dommage sans répétition
« que dans le cas où l'événement a été purement
« fortuit. »

« Que, s'il y a doute sur la cause de l'abordage,
« le dommage est réparé à frais communs ;

« Attendu que le cas de faute respective, n'ayant
« pas été expressément prévu par la loi commer-
« ciale, est soumis aux principes du droit commun ;
« que chacun est responsable envers les parties lé-
« sées et tenu de réparer le dommage en proportion
« de la faute qui lui est imputable ;

« D'où il suit que les arrêts dénoncés, en affran-
« chissant de toute responsabilité de réparation le
« capitaine et les armateurs du *Delta* ont faussement
« appliqué et conséquemment violé les articles 1382
« du Code civil et 407 du Code de commerce. »

La Cour suprême a encore rendu un semblable arrêt le 20 juillet 1880 (S. 80.1.350). Toute la jurisprudence s'est ensuite inspirée de la doctrine affirmée par ces arrêts.

Lorsqu'il y a faute des deux capitaines, les responsabilités s'établissent donc, comme s'il s'agissait de tout autre accident, d'un accident de voitures par exemple. Chacun prend dans la réparation du dommage total une part proportionnelle à l'étendue de sa faute.

SECTION II

Exercice des actions en responsabilité.

L'étude des actions en responsabilité, qui fait l'objet de cette section, nécessite l'examen de différentes questions qui feront chacune la matière d'un paragraphe.

J'examinerai en premier lieu qui peut exercer l'action.

Je chercherai ensuite contre qui elle peut être dirigée.

Puis je tenterai d'établir à qui incombe le fardeau de la preuve.

Je déterminerai en quatrième lieu quels sont les tribunaux compétents.

Enfin je traiterai la question des fins de non recevoir.

A. — Qui peut exercer l'action.

C'est tout d'abord le propriétaire du navire. Celui-ci pourra actionner pour obtenir réparation des avaries causées à son navire ainsi que de leurs conséquences ; pas de difficulté sur ce point. Mais il pourra avoir à agir dans des conditions moins simples. Il a pu être contraint de payer des indemnités

aux hommes de son équipage ou à ses passagers blessés, ou encore aux familles des morts. Il a pu avoir à rembourser à son chargeur le prix de la cargaison. Dans ces différentes hypothèses, le propriétaire peut avoir un recours contre l'abordeur.

Il n'aura pas ce recours, si la faute de l'abordage est imputable à son propre capitaine.

Il n'aura pas à l'exercer, puisqu'il ne sera lui-même pas responsable, s'il y a eu cas fortuit. Il en sera de même, à plus forte raison, si toute la faute de l'abordage incombe à l'autre navire.

Mais il aura un recours d'importance variable, suivant qu'il y aura eu abordage douteux ou abordage dû aux fautes des deux capitaines. Dans ces deux cas, il aura pu être forcé d'indemniser totalement les différentes catégories d'individus sus-mentionnées. Il n'aura son recours que pour moitié dans le premier cas et pour une part à arbitrer par le juge dans le second cas.

Cette différence provient de ce que les blessés ou le chargeur ne peuvent se voir opposer, par le propriétaire du navire, le fait qu'il y aurait eu fautes communes des deux capitaines. Pour que ces différentes personnes aient droit à une indemnisation totale, de la part de leur transporteur, il suffit qu'elles établissent à la charge de celui-ci une faute quelconque, si minime soit-elle ; à leur égard, la faute est indivisible. Le propriétaire pourra ensuite se re-

tourner contre l'autre navire, et exercer son recours dans la mesure que j'ai ci-dessus indiquée.

L'action peut aussi être intentée par le capitaine lui-même.

En effet, il résulte de l'article 216 du Code de commerce, que j'aurai à commenter ultérieurement, que le véritable représentant du navire est, non pas l'armateur, mais le capitaine.

Il a été notamment décidé, à ce point de vue, par la Cour de cassation, que le capitaine pouvait-être valablement assigné et condamné pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Voici les motifs de cet intéressant arrêt en date du 10 août 1875 que l'on pourra retrouver au Sirey (1876.1.117).

« Sur le moyen unique, pris de la violation de l'article 1165 du Code civil, et de l'article 216 du Code de commerce ».

« Attendu que les faits accomplis et les engagements contractés dans les conditions déterminées par l'article 216 du Code de commerce, affectent exclusivement le navire et le fret, et présentent ainsi un caractère essentiellement réel ;

« Attendu que le navire est le principal obligé dans les actes de cette nature ; qu'au point de vue de l'exécution des engagements ainsi contractés, le capitaine et le propriétaire ou ses affréteurs qui sont à ses droits ne sont plus considérés que comme

« la personnification du navire et ses représentants
« nécessaires devant la justice ; qu'il suit de là que
« les tiers qui ont contracté avec le capitaine dans
« l'intérêt de l'armement, ne peuvent exécuter le na-
« vire, leur véritable obligé, qu'après avoir obtenu
« une condamnation contre les personnes qui repré-
« sentent le navire ; qu'il importe peu, dès lors, que
« les actes dont l'exécution est poursuivie aient été
« accomplis ou consentis par le capitaine sur sa seule
« initiative ou sur l'ordre et avec l'autorisation du
« propriétaire ou des affréteurs, du moment où ils
« l'ont été dans l'intérêt du navire et de l'expédition ;
« que l'article 216 donnant aux tiers qui ont con-
« tracté avec le navire en vue de l'expédition deux
« débiteurs, le capitaine et le propriétaire, il ne sau-
« rait dépendre du concert intervenu entre ces der-
« niers de supprimer l'un des deux, et de diminuer
« ainsi par leur fait les garanties que la loi a établies
« dans l'intérêt du commerce et de la navigation ;

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède que si le
« capitaine peut être actionné en justice à raison des
« faits par lui accomplis, ou des actes qu'il aurait
« consentis dans l'intérêt du navire et de l'expédition,
« la condamnation prononcée contre lui en sa qua-
« lité de préposé à l'armement ne peut être exécutée
« que sur le navire, véritable débiteur des obligations
« ainsi contractées ;

« Attendu qu'il est reconnu par l'arrêt attaqué que

« les débours aussi bien que les avances faites par
« Manjot, courtier maritime, dans les mains du capi-
« taine du *Stannington* l'ont été dans l'intérêt de la
« navigation de ce navire ; que la nature même de
« ces débours et de ces avances implique que leur
« remboursement était la condition essentielle pour
« que le navire pût prendre la mer.

« Que le capitaine était aussi intéressé que le pro-
« priétaire à ce résultat ;

« Qu'il suit de là que les dépenses ayant été faites
« dans l'intérêt de l'armement, Manjot pouvait diri-
« ger l'action en remboursement contre le demandeur
« pris en qualité de capitaine du *Stannington* ;

« Que c'est aussi en cette qualité et non en son
« nom personnel que l'arrêt attaqué a condamné Ro-
« bert Vincent au remboursement de la somme récla-
« mée par Manjot ;

« Qu'en le jugeant ainsi, le dit arrêt n'a point violé
« les articles ci-dessus visés.

« Rejette... »

Le même jour, la Cour de cassation affirmait dans deux autres arrêts les mêmes principes :

Il résulte donc de cette jurisprudence interprétative de l'article 216 du Code de commerce, que le navire forme une véritable personnalité morale, un sujet de droit représenté à la fois par son capitaine et son propriétaire.

L'existence de cette personnalité morale faisant

d'une chose, contre toutes les règles du droit commun, un véritable sujet de droit, résulte de la faculté d'abandon laissée au propriétaire par l'article 216 du Code de commerce. D'après cet article, le propriétaire est tenu des obligations contractées par le capitaine, relativement au navire et à l'expédition ; mais il peut, dans tous les cas, se libérer de ces obligations en abandonnant le navire et le fret.

J'étudierai plus loin ce texte. Mais je puis dès maintenant remarquer que si le propriétaire peut se libérer de toute responsabilité en abandonnant le navire, c'est que la loi le considère évidemment comme obligé, non pas directement, non pas personnellement, mais seulement en tant que représentant du navire.

Tant que le propriétaire accepte les bénéfices résultant pour lui du navire, il est engagé à supporter toutes les charges y correspondant. Mais si ces charges viennent à devenir trop considérables, si le propriétaire estime que le navire lui devient plus onéreux que profitable, la loi l'autorise à s'exonérer de ces charges en renonçant aux avantages que lui procurait la propriété du navire.

Si l'obligation qui pèse sur lui était une obligation personnelle, il ne pourrait s'y soustraire même par l'abandon de la chose qui a fait naître son obligation.

Mais, en l'autorisant à ne supporter les responsabilités nées du navire que tant qu'il consentirait à être propriétaire, en l'autorisant à dire aux créan-

ciers : « Je renonce à une propriété qui m'obligerait
« à vous désintéresser, payez-vous sur la chose qui
« a provoqué la naissance de votre créance », la loi a
créé, pour le navire une véritable personnalité morale,
la loi a fait du navire le véritable sujet de l'obligation.

Confirmant cette théorie, et relativement aux trois
affaires jugées sur la question par la Cour de cassation,
et susrelatées, M. le conseiller Oms chargé du
rapport disait notamment :

« Presque toutes les obligations procédant des
« contrats nautiques sont plus réelles que personnel-
« les ; elles affectent plus la chose que les person-
« nes, le navire plus que les propriétaires. Mais, dans
« le cas que prévoit l'article 216, on doit aller plus
« loin et affirmer que tous les engagements que
« contracte le capitaine, qu'ils découlent de ces faits,
« qu'ils procèdent de traités réguliers, sont essentiel-
« lement réels ; ils affectent le navire, rien que le
« navire. Le navire devient l'obligé principal, le
« débiteur direct qui doit seul répondre des engage-
« ments contractés, pourvu que ces engagements
« concernent le navire et l'expédition.

« Ce principe ne comporte pas de contradiction.
« Affirmé par les commentateurs de l'ordonnance de
« 1681, dont l'article 2 du titre des capitaines avait
« passé textuellement dans l'ancien article 216 du
« Code de commerce, le principe de la réalité de
« l'obligation a été reproduit par les auteurs qui ont

« écrit sous l'empire du Code civil (Valin, Boulay,
« Paty, *Cours de dr. commerc. marit.*, t. I, p. 270,
« 274, 294; Bédarride, t. I, n. 279 et suiv.; Rapport
« de la loi de 1841, dans Duvergier, *Collect. des lois*,
« 1841, p. 321). — Les tiers qui ont traité avec le
« capitaine, agissant en sa qualité et dans les limi-
« tes de ses attributions, dit M. Bédarride, ont réél-
« lement traité avec le navire lui-même devenu le
« principal obligé. — Comme le navire ne peut être
« exécuté qu'en vertu d'un jugement obtenu contre
« ses représentants, il s'ensuit que l'action person-
« nelle doit être dirigée contre le capitaine en nom
« qualifié et contre les propriétaires, mais pour être
« exécutée sur le navire exclusivement. »

Si le capitaine est le véritable représentant du navire, lui-même sujet de droit; si le capitaine peut être valablement assigné et condamné pour tout ce qui concerne le navire et l'expédition, on doit décider que le capitaine pourra dans la même mesure actionner les tiers. C'est ce qui est en effet admis, et c'est notamment la solution que l'on doit donner en matière d'abordage.

L'action peut en troisième lieu être exercée par les personnes blessées ou par les héritiers des personnes tuées.

C'est l'application pure et simple du droit commun, ne donnant lieu à aucun commentaire.

Le chargeur a également une action en indemnité pour la réparation du dommage subi par le chargement. Ici encore, c'est le seul droit commun qui s'applique.

L'action peut enfin être intentée par l'assureur.

L'assureur qui a indemnisé l'abordé peut se faire subroger dans ses droits, pour exercer son recours contre l'abordeur, en vertu du paragraphe 1^{er} de l'article 1250 du Code civil qui autorise la subrogation conventionnelle, dans les conditions suivantes :

« Lorsque le créancier recevant son paiement d'une
« tierce personne la subroge dans ses droits, actions,
« privilèges ou hypothèques contre le débiteur : cette
« subrogation doit être expresse et faite en même
« temps que le paiement. »

En outre, au cas de délaissement du navire par son propriétaire, la jurisprudence admet que la compagnie d'assurance à qui le délaissement a été fait possède une action directe tirée de l'article 1382 du Code civil contre les auteurs de l'abordage. Le Code de commerce déclare, dans les articles 369 et suivants, que l'assuré peut faire aux assureurs le délaissement des objets assurés, notamment en cas de perte ou de détérioration de ces objets, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. En ce cas, l'assureur doit payer la totalité de la somme assurée, les

effets assurés devenant la propriété de l'assureur (art. 385, C. com.).

C'est par application de ce dernier texte que la jurisprudence donne une action directe contre l'abandonneur à la compagnie d'assurances qui a reçu le délaissement de son assuré.

En devenant propriétaire du navire délaissé, la compagnie d'assurances est *ipso facto* devenue titulaire du droit à l'indemnité attaché à la propriété du navire.

Le délaissement, obligeant l'assurance à verser l'indemnité de sinistre, lui cause un dommage dont elle a droit d'exiger la réparation de celui par la faute duquel l'événement est arrivé. Elle agira donc contre l'auteur de l'accident, en vertu de l'article 1382 du Code civil.

C'est ce que décide notamment un arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation en date du 4 mai 1836 (S. 36.1.353), dont j'extrais les motifs suivants :

.

« Sur la deuxième partie du deuxième moyen :

« Attendu que le délaissement du navire et de tous
« ses droits, fait en 1793 par Monier aux assureurs,
« aujourd'hui représentés par les défendeurs à la cas-
« sation, ne peut être assimilé à un transport de créan-
« ces ; que le délaissement en pareille occurrence, est
« un moyen légal de transmission de propriété de na-
« vire, et conséquemment de l'indemnité qui le repré-
« sente ; que, propriétaires de l'un et de l'autre, les

« assureurs n'ont eu besoin de faire aucune significa-
« tion, ni au Gouvernement espagnol, débiteur, ni au
« Trésor public de France, payeur de cette indem-
« nité ; d'où il suit que les articles 1689 et 1690 du Code
« civil étaient sous ce rapport inapplicables à la
« cause ;

« Rejette... »

Cette jurisprudence a été encore affirmée dans la suite par la Cour de cassation. Le dernier arrêt que je relève sur la matière se place à la date du 12 août 1872 (S. 72.1.323).

Voici également les motifs les plus intéressants de cet arrêt assez longuement motivé :

« Vu les articles 14 et 1382 du Code civil ;

« Attendu qu'aux termes de l'article 332 du Code
« de commerce, les risques couverts par l'assurance
« sont à la charge de l'assuré à partir du jour fixé par
« le contrat ;

« Que le délaissement ne fait pas naître l'obliga-
« tion de l'assureur de payer l'assurance, qu'il met
« seulement celui-ci en demeure de la remplir par
« l'accomplissement d'une condition imposée par la
« loi à l'assuré ;

« Qu'il en résulte que tout fait qui, à partir du jour
« où court l'assurance, produit le risque prévu et met
« l'assureur dans la nécessité d'acquitter envers les
« assurés les obligations nées du contrat d'assurance,
« cause à l'assureur un dommage dont il a droit d'exi-

« ger la réparation de celui par la faute duquel l'événement est arrivé ;

« Qu'en exerçant cette action, l'assureur n'agit point comme cessionnaire des droits de l'assuré, mais en vertu d'un droit qui lui est propre, et qui trouve sa base dans les dispositions de l'article 1382 du Code civil. »

.

La solution fournie par cette jurisprudence est une conséquence logique du principe ci-dessus posé, d'après lequel le navire est une véritable personne morale, un véritable sujet de droit.

Si le propriétaire de navire agissait en vertu d'un droit qui fût attaché à sa personne, la compagnie d'assurances substituée à celui-ci ne pourrait être considérée que comme cessionnaire des droits du propriétaire. Mais nous avons vu que le propriétaire n'est que le représentant légal du navire ; que le navire est le véritable sujet de droit.

Dans ces conditions, la compagnie d'assurances devenant propriétaire du navire, par l'effet du délaissement deviendra à son tour son représentant légal. Elle n'aura pas besoin d'agir comme substituée aux droits du précédent propriétaire. Devenue le représentant du navire sujet de droit, elle trouvera dans ce titre la qualité lui permettant d'agir directement, sans avoir à invoquer les droits dont était titulaire le précédent propriétaire.

B. — Contre qui peut être dirigée l'action.

Le premier responsable est évidemment le capitaine auteur de l'abordage ; c'est la première personne contre qui l'action en indemnité pourra être dirigée.

C'est le seul droit commun qui s'applique. Le capitaine fautif doit, en vertu du grand principe de responsabilité posé par l'article 1382 du Code civil, indemniser toutes les victimes de l'abordage, à quelque titre que ce soit.

Le second responsable est le propriétaire du navire. Il sera actionné en vertu de l'article 1384 du Code civil qui rend responsable le maître, du dommage causé par son préposé.

Mais, en ce qui concerne cette responsabilité du propriétaire, le Code de commerce pose, dans son article 216, un principe tout à fait spécial au droit maritime.

Après avoir déclaré que le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition l'article 216 ajoute :

« Il (le propriétaire) peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

« Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point

« acordée à celui qui est en même temps capitaine
« et propriétaire ou copropriétaire du navire. »

Comme il a été dit ci-dessus, les rédacteurs du Code de commerce ont été inspirés par l'idée que les obligations résultant de la navigation maritime ont un caractère plutôt réel que personnel et affectent le navire plus exactement que le propriétaire. En vertu de ce principe, l'abandon du navire libère le propriétaire de toutes les obligations qui pouvaient lui incomber en tant que propriétaire du navire. Le propriétaire est responsable dans la mesure de son droit de propriété. Cesse-t-il d'être propriétaire, volontairement ou non? toute responsabilité disparaît.

Mais s'il est permis au propriétaire de se libérer par l'abandon, si une telle faculté lui a été accordée par la loi, c'est seulement parce que, n'étant pas présent sur le navire, ne présidant pas à sa conduite, il ne peut commettre aucune faute personnelle. La loi n'a pas prétendu exonérer le propriétaire, auquel une faute pouvait être imputée. De là vient la restriction apportée par l'article 216 à la faculté d'abandon. Si le propriétaire ou si le copropriétaire du navire en est en même temps capitaine, il ne pourra plus faire abandon. Car il sera tenu non plus seulement en tant que représentant légal du navire, mais de plus en tant que chef de manœuvre, responsable de ses fautes.

Responsabilité limitée, tant qu'elle trouve seule-

ment sa base dans un droit de propriété ; responsabilité disparaissant dans ce cas avec l'objet même sur lequel elle repose. Mais responsabilité entière, responsabilité illimitée, lorsqu'elle prend son origine dans une faute.

« Lorsque le capitaine ne sera, que copropriétaire, « ajoute l'article 216, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt... »

Ce paragraphe de l'article 216 appelle une simple observation. Il n'a trait qu'aux rapports réciproques des copropriétaires et du capitaine. Mais, il est admis que les tiers peuvent agir contre un des propriétaires, au delà de sa part, *in solidum*. Un arrêt de la chambre civile du 27 février 1877 (D. 77.1.214), invoque à cet égard les règles sur les sociétés.

« Attendu qu'il est de principe que dans les sociétés de commerce, les associés sont tenus solidairement des dettes sociales, sauf les exceptions prévues par la loi. — Attendu qu'il y a nécessairement société de commerce entre les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime, soit qu'ils l'aient armé eux-mêmes directement, soit qu'ils en aient confié l'armement à un tiers qui les représente. »

Tout le surplus de l'article 216 ne concerne pas l'abordage et est donc ici sans intérêt.

C. — A qui incombe le fardeau de la preuve.

Relativement aux différentes actions en responsabilité que je viens d'examiner, une question fort importante doit maintenant être résolue.

A qui incombe le fardeau de la preuve ?

Dans une matière où il est souvent si difficile de discerner les véritables causes du sinistre, il est fort intéressant de n'avoir pas de preuve à établir, et d'avoir seulement à discuter les allégations de son adversaire.

Pour donner à ce point de vue une solution dans les différentes hypothèses qui se présentent, il est nécessaire de se référer à un principe général de notre droit. Ce principe directeur, la plus grande partie de la doctrine a cru le trouver dans la distinction existant entre les obligations contractuelles d'une part, et les obligations délictuelles ou quasi-délictuelles d'autre part. Une autre opinion estime que la solution de toutes les questions pratiques se posant relativement au fardeau de la preuve sera facilement trouvée en distinguant les obligations à objet positif des obligations à objet négatif, sans s'inquiéter de savoir si l'on se trouve en face d'une obligation contractuelle ou délictuelle.

∴

Deux grandes sources d'obligations me paraissent devoir coexister nécessairement, non seulement dans le droit français, mais encore dans toute organisation juridique : le contrat et le délit. Deux types d'obligations : l'obligation contractuelle et l'obligation délictuelle.

Tandis que l'obligation délictuelle ou quasi-délictuelle a sa base dans les articles 1382 et suivants du Code civil, c'est dans l'article 1147 du même Code qu'il faut rechercher le principe de la responsabilité contractuelle.

Cette distinction est, à l'heure actuelle, presque universellement admise par la doctrine. Néanmoins l'unanimité n'existe pas. M. Planiol, notamment, s'est attaché à démontrer qu'il n'y avait pas lieu de distinguer entre l'obligation contractuelle et l'obligation délictuelle (*Droit civil*, tome 2, n° 911 et suiv.).

Suivant lui, la faute est une et ne saurait, au point de vue de la responsabilité civile, se voir appliquer des règles différentes suivant son origine. Les différentes solutions données par la loi, en ce qui concerne le fardeau de la preuve, ne reposeraient pas sur la distinction couramment admise par la doctrine, mais sur la nature de l'objet des obligations.

« Quand le débiteur est tenu d'une obligation positive de donner ou de faire, déclare M. Planiol, le créancier a le droit d'en obtenir l'exécution dès qu'il prouve l'existence de sa créance. Cette preuve

« faite, le débiteur doit être condamné, à moins qu'il
« ne prouve l'existence en sa faveur d'un fait libéra-
« toire
.

« Lorsque le débiteur est tenu d'une obligation
« négative, le créancier n'a rien à lui réclamer, tant
« que le fait de la contravention à l'obligation n'est
« pas établi. Voilà pourquoi la charge de la preuve
« pèse ici sur le créancier: c'est que la preuve du
« fait contraventionnel est la condition nécessaire de
« toute condamnation contre le débiteur; en l'absence
« de ce fait, le créancier ne peut exiger de lui aucune
« dation ni aucun fait positif, tandis que le créancier
« d'une obligation de faire peut en demander l'exé-
« cution en vertu de son titre ».....

Lorsque le fardeau de la preuve est imposé au débiteur d'une obligation contractuelle, qui se prétend libéré, lorsque cette preuve est mise à la charge de celui qui se prétend créancier en vertu d'un délit ou d'un quasi-délit, la base de ces solutions devrait, d'après M. Planiol, être cherchée non pas dans une prétendue distinction entre l'obligation contractuelle et l'obligation délictuelle, mais dans la nature de l'objet des obligations, obligations tantôt positives et tantôt négatives.

Cette opinion est à peu près isolée, et toute la doctrine affirme que les articles 1382 et suivants du Code civil posent les bases de l'obligation délictuelle ou

quasi-délictuelle, tandis qu'il faut rechercher dans l'article 1147 du même Code le principe de la responsabilité contractuelle (Massé et Vergé, sur Zachariae, t. 3, p. 399, par. 548, texte et note 2, et t. 4, p. 16, par. 625, texte et note 4 ; Aubry et Rau, t. 4, p. 100, par. 308, notes 25 et 26, et p. 755, par. 446, texte et note 7 ; Larombière, *Obligat.*, t. 5, sur les art. 1382 et 1383, n. 8 ; Laurent, *Princ. de dr. civ.*, t. 16, n. 213 et suiv., 230 et t. 20, n. 463 ; Demolombe, *Contr. et obligat.*, t. 1, n. 406, et t. 8, n. 477. — Note Lyon-Caen, sous Cass., 10 nov. 1884. S. 85.1.129).

Quoi qu'il en soit de cette controverse ; que l'on appelle « obligation contractuelle » ou simplement « obligation positive » l'obligation de l'article 1147 du Code civil ; que l'on appelle « obligation délictuelle ou quasi-délictuelle », ou encore « obligation négative » l'obligation des articles 1382 et suivants du même Code ; il reste certain que des règles essentiellement différentes ont été posées par la loi, au point de vue du fardeau de la preuve, à l'une et à l'autre de ces obligations. Adoptant la terminologie communément admise, je qualifierai de « contractuelle » l'obligation de l'article 1147 du Code civil ; je nommerai « délictuelle ou quasi-délictuelle » l'obligation résultant de l'article 1382 du même Code.

Parmi les différences séparant l'obligation contractuelle de l'obligation délictuelle, la plus importante est celle qui a trait au fardeau de la preuve : cette

charge n'incombe pas dans les deux cas à la même personne. Tandis que c'est à celui qui allègue une faute délictuelle, dont il demande réparation, qu'il incombe d'en établir l'existence, c'est au débiteur de l'obligation contractuelle à prouver le cas fortuit ou la force majeure par lesquels il se prétend libéré (art. 1147, 1302 et 1315 du Code civil).

« Cette différence, déclare M. Lyon-Caen dans la
« note précitée, n'est pas arbitraire ; elle se justifie
« rationnellement, et l'on ne concevrait pas qu'elle
« ne fût pas admise par la loi. Êtes-vous obligé en-
« vers moi par un contrat ? Si vous prétendez qu'un
« cas fortuit ou de force majeure vous a empêché
« d'exécuter votre obligation, vous invoquez un fait
« nouveau et extraordinaire. Vous opposez une ex-
« ception. Il y a lieu d'appliquer la règle : *reus in*
« *excipiendo fit actor*. Au contraire, quand je prétends
« que vous, qui n'avez jamais contracté avec moi,
« vous avez commis à mon préjudice une faute cons-
« tituant un délit ou un quasi-délit, si je vous réclame
« des dommages-intérêts, c'est à moi d'établir que je
« suis créancier. C'est à celui qui se prévaut d'un droit
« d'en démontrer l'existence (art. 1315, 1^{er} alin, C. civ.)
« Il faut donc que je prouve le délit ou le quasi-délit
« qui implique une faute comme élément essentiel. »

En résumé, il résulte de tout ce qui précède que, quelle que soit l'opinion admise sur l'unité ou la dualité de la faute, la preuve à faire par le demandeur

sera essentiellement différente suivant qu'il s'agira de l'une ou l'autre hypothèse, contrat ou délit. Dans le premier cas le demandeur devra seulement établir l'existence de l'engagement contractuel et son inexécution ; le défendeur devra, pour obtenir sa libération, prouver que l'inexécution ne lui est pas imputable. Dans le second cas, le demandeur devra établir à la charge du défendeur un fait positif le constituant en faute ; le défendeur n'aura aucune preuve à faire et sera libéré si son adversaire n'établit pas suffisamment l'existence de sa faute.

Cette différence dans les deux cas concorde avec les règles générales admises par notre droit en matière de preuve.

« Celui, dit l'article 1315 du Code civil, qui réclame
« l'exécution d'une obligation, doit la prouver. —
« Réciproquement, celui qui se prétend libéré, doit
« justifier le paiement ou le fait qui a produit l'ex-
« tinction de son obligation. »

Ce principe de l'article 1315 n'est lui-même qu'une application de cette règle de bon sens, à savoir que c'est à celui qui allègue l'existence d'un fait à en faire la preuve.

Ei incumbit probatio qui dicit, non qui negat. »

Avec ce seul fondement se trouveraient justifiées les règles ci-dessus posées.

Faisons application à notre matière de ces principes généraux de notre droit en matière de preuve.

Le propriétaire du navire abordé peut recourir contre son propre capitaine ; il peut en second lieu s'adresser au capitaine et au propriétaire du navire abordeur. Dans le premier cas, le propriétaire agit en vertu du contrat qu'il a passé avec son capitaine ; celui-ci s'est engagé à conduire le navire à bon port ; il est débiteur de cette obligation ; il doit, pour être libéré, prouver que l'accident est survenu par un fait qui ne lui est pas imputable. C'est donc lui, et non pas le propriétaire qui devra administrer sa preuve. Au surplus, en ce qui concerne cette hypothèse, l'article 230 du Code de commerce déclare formellement :

« La responsabilité du capitaine ne cesse que par
« la preuve d'obstacles de force majeure. »

Dans le second cas, le propriétaire du navire n'était uni par aucun lien contractuel avec l'abordeur. Il allègue à la charge de celui-ci une faute qui engage sa responsabilité dans les termes de l'article 1382 du Code civil. Il devra donc établir la faute de l'abordeur.

Il en est de même si c'est le capitaine qui actionne l'abordeur. Il devra également établir la faute de celui-ci.

Les personnes blessées ou les héritiers des personnes tuées n'auront pas de preuve à faire si elles s'adressent au propriétaire et au capitaine qui se sont engagés à les transporter.

Elles devront, au contraire, prouver la faute de l'abordeur, si elles mettent en cause celui-ci, qui n'avait contracté à leur égard aucune obligation.

Les mêmes solutions seront applicables au chargeur, suivant qu'ils s'adressera à ses transporteurs qui avaient contracté à son égard une obligation, ou à l'abordeur qui n'est pour lui qu'un tiers.

Enfin, l'assureur, qui exercera son recours contre l'abordeur, devra, en vertu des mêmes principes, établir la faute de celui-ci, pour triompher dans son action.

D. — Tribunaux compétents.

Deux compétences sont à examiner, en matière d'abordage : la compétence *ratione materiæ*, et la compétence *ratione personæ*.

La première doit être déterminée à l'aide des principes généraux sur la compétence civile et commerciale.

Le navire abordé est-il un navire ne faisant pas le commerce (navire de plaïance) ? son propriétaire pourra, en tout cas, assigner le tiers abordeur devant le tribunal civil. Cette juridiction lui sera seule ouverte, si l'abordeur n'est pas un navire de commerce ; l'accident, étant survenu entre non-commerçants, ne pourra en effet être considéré comme survenu à pro-

pos d'un acte de commerce et ne pourra par suite être soumis à la juridiction consulaire; mais cette hypothèse est exceptionnelle.

Par contre, l'abordé pourra à son choix assigner devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce, si l'abordeur est un navire de commerce. Cette solution est l'application du principe qui accorde l'option de juridiction au non-commerçant assignant un commerçant. Ce principe de l'option de juridiction a été anciennement posé par l'article 10 du titre XII de l'Ordonnance de 1673. D'après ce texte, les personnes vendant le produit de leur cru pouvaient assigner leurs acheteurs marchands « ou devant les juges ordinaires, ou devant les juges et consuls ». Dans le droit moderne, de rares et assez anciennes décisions de justice ont décidé que les tribunaux civils ou les tribunaux de commerce seraient compétents, suivant que l'acte serait civil ou commercial par rapport au défendeur (Orléans, 5 mars 1842, S.42.2.393, P.42.1.453. — Bastia, 10 août 1831, S.33.2.87).

Mais la jurisprudence est aujourd'hui fixée en ce sens que lorsqu'une contestation surgit entre deux parties, dont l'une seulement est commerçante, ou à propos d'une opération qui n'était commerciale que pour l'une d'elles, celle des parties qui n'est pas commerçante ou qui n'a pas fait acte de commerce peut actionner le défendeur commerçant qui a fait acte de commerce devant le tribunal civil ou devant le tribu-

nal de commerce (V. notamment : Cass., 6 nov. 1843 S.44.1.168, P.44.1.374 ; Cass., 26 juin 1867, S.67.1.290, P.67.750, D.67.1.424 ; Cass., 21 juill. 1873, S.73.1.446, P.73.1143, D.74.1.264 ; Cass., 30 juill. 1884, S.85.1.77, P.85.1.161, D.85.1.193, etc...).

Cette jurisprudence est fort justement motivée par cette double considération que, d'une part, le demandeur n'ayant pas fait acte de commerce ne peut être contraint à porter son action devant un tribunal d'exception et que, d'autre part, le défendeur, ayant fait acte commercial, ne peut trouver mauvais d'être traduit devant le tribunal de commerce, qui est pour lui la juridiction de droit commun, si le demandeur ne préfère agir devant le tribunal civil.

Le navire abordé est-il un navire de commerce ? Le tribunal de commerce sera compétent pour statuer sur l'action intentée contre le tiers abordeur, si le navire de celui-ci fait le commerce. Il s'agira en effet d'un procès entre commerçants, et relativement à un fait résultant de l'exercice de leur commerce. Mais l'abordé ne pourra imposer la juridiction consulaire à l'abordeur qui ne ferait pas le commerce et devra, si celui-ci l'exige, porter sa demande devant la juridiction de droit commun ; et, en effet, l'abordeur qui n'est pas commerçant, qui n'a pas fait acte de commerce, ne peut se voir imposer ce tribunal d'exception qu'est le tribunal de commerce.

J'ai ci-dessus exposé ce qu'était le principe de l'op-

tion de juridiction. J'ai dit qu'en vertu de ce principe le non-commerçant assignant un commerçant pouvait à son choix aller devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce. Le Code de commerce apporte à cette règle une exception en ce qui concerne l'action intentée par le matelot d'un navire de commerce. Ce matelot n'est pas commerçant. Mais l'article 633 du Code de commerce répute acte de commerce l'engagement passé par les gens de mer pour le service des bâtiments de commerce. En vertu de cette disposition, la jurisprudence décide que le matelot d'un navire de commerce devra porter son action devant les tribunaux consulaires (V. notamment Cass., 9 juill. 1873, S. 73.1.372, P. 73.930. D. 75.1.465).

Si le navire abordeur appartient à l'Etat, la jurisprudence décide d'une façon unanime que les tribunaux administratifs sont seuls compétents, en vertu du principe que l'État ne peut être constitué débiteur par les tribunaux de droit commun. Le recours sera adressé au ministre de la Marine, avec appel possible de sa décision au Conseil d'État (V. notamment Trib. des conflits, 17 janv. 1874. S. 75.2.341).

En ce qui concerne la compétence *ratione personæ*, l'article 407 du Code de commerce, modifié par la loi du 14 décembre 1897, pose des règles dérogeant au droit commun.

« En cas d'abordage, déclare l'article 407, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié.

« Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite. »

Avant la loi du 14 décembre 1897, en notre sujet comme en toute autre matière, le tribunal du domicile du défendeur était en principe seul compétent, sauf application possible de l'article 14 du Code civil.

Aujourd'hui, en vertu du nouvel article 407, l'abordé peut toujours assigner devant le tribunal du domicile de l'abordeur.

Mais il peut aussi bien choisir le tribunal du port français dans lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié ; ou encore, lorsque l'abordage s'est produit dans la mer territoriale française, le tribunal dans le ressort duquel la collision a eu lieu.

La nécessité d'une modification aux règles du droit commun sur la compétence s'était fait depuis longtemps sentir. Le tribunal du domicile du défendeur se trouvait en effet le plus souvent fort éloigné des lieux du sinistre. Il en résultait des retards dans la procédure et des difficultés pour les plaideurs. De

plus, un tribunal éloigné pouvait se rendre moins facilement compte des circonstances dans lesquelles s'était produit l'accident ; les auditions de témoins étaient parfois fort difficiles. Pour toutes ces raisons, la seule compétence du tribunal du domicile du défendeur était tout à fait insuffisante. La jurisprudence avait tenté de remédier à cette lacune de la loi. Elle s'était servie, pour justifier la compétence d'autres tribunaux, que de celui du défendeur, de l'article 420 du Code de procédure civile qui, en matière commerciale, donne compétence au tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée, ou encore au tribunal du lieu où le paiement devait être effectué. Elle s'était encore servie de l'article 414 du Code de commerce qui, en matière de jet, déclare que l'état des pertes est fait par experts au lieu de déchargement du navire, les experts étant nommés par le tribunal de commerce ou le juge de paix.

La jurisprudence, à l'aide de ces textes, arrivait à rendre compétents le tribunal du lieu de destination, celui du lieu de refuge, celui du lieu de déchargement, celui du lieu du sinistre. Mais ces solutions étaient fort contestables, et la jurisprudence était divisée. Il était nécessaire que le législateur intervînt. Aussi la loi du 14 décembre 1897 a-t-elle été accueillie avec faveur par tout le monde.

Cette modification législative posait un nouveau problème. Il s'agissait de savoir si la nouvelle loi

n'avait pas abrogé les dispositions de l'article 14 du Code civil, pour ce qui touche l'abordage. La question a été résolue négativement par la jurisprudence. Il est unanimement admis que, lorsqu'une collision est survenue entre un navire étranger et un navire français, le propriétaire ou le capitaine de celui-ci peut assigner devant le tribunal de son propre domicile, par application de l'article 14 du Code civil.

Les plus grandes facilités se trouvent ainsi accordées au Français victime d'un abordage, quant au choix du tribunal devant lequel il peut porter son action en réparation du préjudice causé.

E. — Fins de non recevoir.

Le Code de commerce, en son article 436, prévoit une fin de non recevoir, relative à l'exercice de l'action en indemnité, à la suite d'un abordage :

« Toutes actions en indemnité pour dommage provenant d'abordage sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage. »

Ce nouveau texte de l'article 436 a remplacé, le 24 mars 1891, la nécessité trop rigoureuse d'une protestation dans le délai de vingt-quatre heures et d'une demande judiciaire dans le délai d'un mois par l'établissement d'une prescription annale, qui a comme point de départ le jour de l'abordage.

Le nouvel article 436 rend impossible la perte de l'action par suite de la négligence du capitaine, tout en maintenant une prescription assez courte, en une matière où la nécessité d'entendre des témoins rend indispensable d'exercer rapidement l'action judiciaire.

Ce texte est-il applicable à l'action exercée par le propriétaire contre son capitaine? — La solution négative s'impose.

L'article 436 vise en effet l'action intentée par le propriétaire d'un navire contre le tiers abordeur, l'action quasi-délictuelle exercée en vertu de l'article 1382 du Code civil.

Mais le propriétaire et son capitaine sont liés ensemble par un contrat de louage d'ouvrage. L'action du propriétaire aura un tout autre caractère contre son capitaine que contre le tiers abordeur; elle sera basée, non plus sur la responsabilité de l'article 1382 du Code civil, mais sur la responsabilité résultant de l'inexécution de l'obligation contractuelle.

Une déchéance ne doit pas être étendue à des cas qui n'ont pas été visés spécialement par le législateur. Et deux actions aussi différentes l'une de l'autre que l'action quasi-délictuelle contre le tiers abordeur d'une part, et l'action contractuelle contre le capitaine d'autre part, ne peuvent, dans le silence de la loi, se voir également appliquer une déchéance qui n'a été spécialement prévue que pour l'une des deux hypothèses.

Aucune disposition spéciale n'ayant été instituée par le législateur à cet égard, l'action en responsabilité du propriétaire contre son capitaine ne pourra se voir opposer victorieusement que la prescription de droit commun, la prescription trentenaire.

CHAPITRE II

Abordage fluvial

J'ai défini au début de cette étude ce que l'on devait entendre par abordage fluvial.

Il est admis sans discussion que les règles posées par le Code de commerce ne sont pas applicables à l'abordage fluvial. Et, en effet, les articles du Code de commerce ayant trait à l'abordage sont placés dans le livre II de ce Code, intitulé « Du Commerce Maritime ». « Les navires et autres bâtiments de mer », dit le premier article de ce Code.

Et il est nulle part question, dans ce livre II du Code de commerce, de la navigation fluviale. Il semble donc certain que le législateur a tenu à placer la navigation fluviale en dehors des règles qu'il posait pour la navigation maritime. Il y a d'autant plus de raisons pour l'admettre, en matière d'abordage, que les règles posées par le Code de commerce dans les articles 405 et 436 sont tout à fait extérieures au droit commun et que de telles règles doivent nécessairement être appliquées restrictivement.

Il faut donc admettre que le droit commun est seul

applicable en matière d'abordage fluvial ; ni l'article 407, ni l'article 436 du Code de commerce ne régissent la navigation fluviale.

Il faudra décider tout d'abord que la règle *Actori incumbit onus probandi* s'applique dans toute son ampleur, sans qu'il puisse être question de réparation à frais communs, en cas d'abordage ayant une cause douteuse. L'abordé sera indemnisé s'il établit la responsabilité de l'abordeur, et dans la seule limite de l'étendue de cette responsabilité. S'il ne peut établir de faute à la charge de ce dernier, il gardera sa perte.

En ce qui concerne la compétence *ratione materiæ* ou *ratione personæ*, les seules règles du droit commun devront recevoir application. En conséquence, les principes ci-dessus énoncés relativement à la compétence *ratione materiæ* seront appliqués dans leur intégralité. Nous avons vu que, par suite d'une exception au droit commun, le matelot d'un navire de commerce ne pouvait assigner son capitaine devant la juridiction civile, mais devait porter son action devant les tribunaux consulaires. Il n'en sera pas de même en matière fluviale, le marinier pourra assigner son patron devant la juridiction civile.

Quant à la compétence *ratione personæ*, seuls seront applicables les textes du droit commun : article 59 du Code de procédure civile en matière civile, arti-

cle 420 du même Code en matière commerciale, article 14 du Code civil en matière internationale.

Pour ce qui touche à la prescription, il faudra admettre que l'action en réparation du préjudice causé par un abordage ne sera prescrite que par trente ans.

∴

Quels seront les faits constitutifs de faute pour le tiers abordeur ? La police de la navigation fluviale a pour base l'article 8 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ainsi conçu : « Fait Sa Majesté très expresses
« inhibitions et défenses à tous voituriers par eau, mariniers, meuniers et compagnons de rivière, de troubler et retarder le service desdits coches et diligences, d'embarrasser les abords des ports et gares qui leur sont affectés, de laisser vaguer les sous-pentes de leurs traits de bateaux, de garer leursdits bateaux du côté du halage, et avec les mâts, fourchettes ou gouvernaux dressés, de monter ou descendre lesdits bateaux et trains couplés en double dans les ponts, pertuis, goulettes et autres passages étroits, ni de les y emboucher avant que d'avoir été reconnu s'il n'y a point de coches ou autres bateaux présentés pour y passer, ainsi que de fermer leursdits bateaux à l'entrée ou dans lesdits passages étroits, de manière à intercepter ou gêner la navi-

« gation, à peine de demeurer responsables de toutes
« pertes, dépens, dommages et retards, même de
« punition corporelle, si le cas y échoit. »

La navigation fluviale est actuellement réglée par des arrêtés préfectoraux pris en conformité d'une circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics en date du 21 juin 1855, suivie d'un projet de règlement pour la police de la navigation fluviale.

Je ne reproduirai pas les termes de cette circulaire, qui ne présente pas d'intérêt doctrinal. On pourra la trouver au *Répertoire de Dalloz*, « Voirie par eau », page 733.

Sera en faute le capitaine du navire abordeur qui aura contrevenu aux règlements préfectoraux concernant la navigation sur les fleuves et canaux.

Pourra également être déclaré fautif le capitaine qui n'aura pas observé les règles fixées par l'expérience et la tradition, dans les cas où les règlements préfectoraux seraient muets.

DEUXIÈME PARTIE

DE L'ABORDAGE DU NAVIRE REMORQUÉ

Le remorquage est l'acte par lequel un navire, le remorqueur, fournit sa force motrice pour traîner à sa suite d'autres navires, les remorqués qui, d'une manière momentanée ou constante, ne peuvent se mouvoir par leurs propres moyens.

Le remorqueur est utilisé le plus fréquemment pour faire avancer sur les rivières et les canaux des navires, dits chalands, qui ne possèdent aucun système leur permettant de se mouvoir eux-mêmes, sans le secours d'une force extérieure. Il est encore employé, dans les ports, comme tracteur des navires à voiles.

Les remorqueurs qui accomplissent leur service sur une rivière se divisent eux-mêmes en deux grandes classes qui sont :

D'une part les remorqueurs proprement dits, navires complètement indépendants, qui prennent leur force de propulsion directement sur l'eau, au moyen de roues ou d'hélices ;

D'autre part, les toueurs qui se servent pour avan-

cer et pour obtenir leur force de traction d'une chaîne immergée au fond de l'eau, chaîne qui s'engage sur un engrenage mis en mouvement par la machine du navire.

*
* *

Lorsque le capitaine d'un navire déterminé a besoin de la force motrice d'un autre navire, il passe avec le capitaine de ce second navire un contrat de remorquage.

Quelle est la nature juridique exacte de ce contrat ? Par quelles dispositions législatives est-il réglé ?

Nos codes sont muets sur ce point. Il est donc nécessaire, au cas d'abordage ayant causé une avarie au navire remorqué, de s'en référer pour apprécier les responsabilités aux principes généraux de notre droit, en l'absence de textes spéciaux sur la matière qui nous occupe.

Mais ces principes généraux, quels sont-ils ? L'application des uns ou des autres ne donne-t-elle pas lieu à controverse ? Et quelles responsabilités permettront-ils d'établir ?

C'est ce que je me propose de rechercher.

CHAPITRE PREMIER

Nature juridique du contrat de remorquage

En l'absence de textes législatifs sur le contrat de remorquage, deux systèmes se sont manifestés en doctrine et en jurisprudence sur la nature juridique de ce contrat.

Le premier assimile le remorquage à un contrat de transport.

Le second en fait une simple variété du contrat de louage d'industrie.

Suivant que les tribunaux ont adopté l'une ou l'autre de ces interprétations, des conséquences opposées en sont résultées relativement à la responsabilité du remorqueur dans l'accident survenu au navire remorqué. Il est donc nécessaire que j'examine tout d'abord ces deux systèmes contraires.

SECTION I

Du remorquage, contrat de transport.

A l'appui de ce premier système, on fait observer que l'objet de la convention de remorquage consiste

en réalité à transporter d'un lieu en un autre et à remettre à destination, moyennant un prix déterminé, un navire qui n'était pas maître de lui-même et qui était devenu par cela même la simple matière d'un transport. Le remorqué ne se dirige pas ; il est dirigé, et se trouve donc soumis au remorqueur qui a la charge de la manœuvre. Peu importe à ce point de vue que le remorqué ait un équipage qui lui soit particulier, car cet équipage n'a pas d'indépendance et doit se conformer aux ordres donnés par le capitaine du remorqueur.

Dans ces conditions, il n'existe pas de différence juridique entre la situation du wagon d'un particulier attelé à un train d'une compagnie de chemins de fer et celle du bateau d'un autre particulier traîné sur un cours d'eau par le remorqueur d'une compagnie de navigation. Dans un cas comme dans l'autre, même dépendance de celui qui a loué la force motrice d'autrui. Or, il est incontestable que le contrat intervenant entre le propriétaire d'un wagon et une compagnie de chemins de fer, à l'effet de transporter d'un lieu en un autre le dit wagon, est un contrat de transport.

En conséquence, le contrat de remorquage sera également un contrat de transport.

La jurisprudence a fait un certain nombre d'applications de ce principe :

« Attendu, déclare un jugement du tribunal civil

« de la Seine du 3 juillet 1872 (S. 74.1.278), que la
« Compagnie du Touage s'était engagée à remorquer
« le bateau de Ouachée jusqu'au port d'Orsay, qu'elle
« s'était donc constituée vis-à-vis de ce dernier, dans
« le sens étymologique, et, par suite, dans le sens
« légal du mot, le voiturier du navire et des mar-
« chandises qu'il contenait... »

Et la Cour de Paris confirme le dispositif de ce jugement en adoptant les motifs des premiers juges par un arrêt du 21 février 1873.

Un pourvoi en cassation ayant été formé contre cet arrêt, notamment pour violation des articles 1782, 1783, 1789 du Code civil, 103 et suivants du Code de commerce, fausse application des articles 1134, 1135, 1382, 1383 du Code civil, en ce que l'arrêt attaqué avait donné à tort à la compagnie la qualification de voiturier, la Cour suprême a, dans un arrêt du 25 février 1874, retenu certaines considérations de fait, rendant inutile l'examen de la question de principes qui lui était soumise.

Toutes les fois que la question qui nous occupe a été soumise à la Cour de cassation, celle-ci a d'ailleurs trouvé moyen de l'éluder sans la résoudre. Nous ne pouvons donc retenir que des jugements de tribunaux et des arrêts de Cours d'appel.

Le 12 mars 1878, la Cour d'appel de Pau a rendu un arrêt (S. 1879.2.267) qui, réformant un jugement

du tribunal de commerce de Bayonne du 13 avril 1877, déclare notamment :

« Attendu que, s'il faut appliquer aux contrats maritimes les règles spéciales qui les régissent, il faut aussi, à défaut de règles spéciales, recourir aux principes du droit commun.

« Attendu que la convention qui se forme entre les capitaines de deux navires, dont l'un se charge de remorquer l'autre, n'est pas réglementée par les lois maritimes ; qu'envisagée d'après le droit commun, elle participe à la fois de la nature du louage de service et de celle de l'entreprise de transport, mais plus particulièrement cependant de la nature de ce dernier contrat, puisque, en réalité, l'objet de la convention est d'amener d'un lieu à un autre et de remettre à sa destination, moyennant un prix déterminé, un navire qui n'était pas maître de lui-même et ne s'appartenant plus, suivant l'expression des premiers juges, est devenu par cela même la simple matière d'un transport... »

Sur pourvoi, la Cour suprême, dans un arrêt du 27 janvier 1880, déclare comme précédemment que les circonstances de fait du procès rendent inutile de rechercher si le remorquage est assimilable à un contrat de transport ou à un contrat de louage de services.

Je relève encore un arrêt du tribunal supérieur de Papeete (Tahiti) du 29 décembre 1887 (S. 1893.1.411)

qui statue sur l'appel interjeté contre un jugement du tribunal de commerce de Papeete du 1^{er} juillet 1887. J'en extrais les motifs suivants :

« Considérant que la convention qui se forme entre les capitaines de deux navires, dont l'un se charge de remorquer l'autre, n'a d'autre objet que de donner à un navire, le remorqué, au moyen d'un autre navire, le remorqueur, la force de locomotion qui lui manque pour se mouvoir, et qui lui est nécessaire pour se diriger d'un point à un autre ;

« Considérant qu'une telle convention ne se trouve pas réglementée par des textes spéciaux ; qu'il y a lieu, par conséquent, de rechercher de quel contrat elle se rapproche par sa nature et par les obligations qui en résultent à l'encontre des parties, pour en déduire les textes qui doivent la régir par voie d'assimilation ;

« Considérant que le contrat de remorquage engendre pour le capitaine du navire remorqueur certaines obligations ; que, notamment, il prend à sa charge la conduite du navire remorqué (Req., 23 juin 1887, S. 1890.1.108. P. 1890.1.260) ; que, par suite, c'est à lui qu'incombe naturellement le soin de choisir les conditions les plus favorables à la navigation, de voir si l'état du temps lui permet le passage difficile des passes, et d'éviter les obstacles et les dangers de la route ; et, qu'en conséquence de ces obligations, on ne saurait imputer à

« faute au capitaine du navire remorqué de s'être
« remis avec une entière confiance à l'expérience et
« à la sagesse du capitaine du remorqueur, qui de-
« vient alors pour lui le véritable pilote, et qui assume
« toute responsabilité, parce qu'il ne peut pas le
« croire assez imprudent pour l'entraîner à tenter un
« passage dans des conditions dangereuses ;

« Considérant que de telles obligations engagent
« la responsabilité du capitaine du remorqueur ; que
« cette responsabilité est la même que celle établie
« contre les voituriers à raison des pertes et avaries
« éprouvées par les objets transportés, par les arti-
« cles 1784 du Code civil et 103 du Code de com-
« merce, puisque, en réalité, dans le contrat dont il
« s'agit, l'objet de la convention est de conduire d'un
« lieu dans un autre et de remettre à sa destination,
« moyennant un prix déterminé, un navire incapable
« par lui-même de se mouvoir, qui n'est pas maître
« de lui-même et ne s'appartient plus, et qui devient
« par cela même la simple matière d'un transport
« (Pau, 12 mars 1878, S. 1879.2.267. — P. 1879. 1038).

« Considérant qu'il y a lieu de reconnaître que le
« contrat de remorquage, tenant de la nature des
« contrats de transport est un véritable contrat de
« transport, soumis comme tel aux règles qui régis-
« sent ces contrats, et qui sont édictées par les arti-
« cles 1784 du Code civil 96 et suivants, 435 et 436
« du Code de commerce. »

Sur pourvoi en cassation, arrêt de la Cour suprême du 25 mai 1891, se retranchant comme dans les deux espèces précédentes, derrière des considérations de fait qui rendent inutile la solution de la question de principes.

Telles sont les dernières décisions ayant assimilé le remorquage à un contrat de transport. Elles sont toutes basées sur cette idée que le navire remorqué n'a aucune indépendance dans sa manœuvre et constitue une chose inerte, semblable à un colis ordinaire. Le fait de conduire d'un lieu en un autre ce corps inanimé devient, par suite, la matière d'un contrat de transport.

SECTION II

Du remorquage, contrat de louage d'industrie.

Le contrat de remorquage serait une simple variété du contrat de louage d'industrie. De même que nous avons vu établir une assimilation entre le contrat de remorquage et le contrat passé par une compagnie de chemins de fer avec le propriétaire d'un wagon, de même ceux qui font du remorquage un contrat de louage de services raisonnent également par un argument d'analogie.

Il n'est pas, lisent-ils, qu'un moyen pour remorquer un navire. Le halage à bras d'hommes est fré-

quent ; plus fréquent encore le halage par des chevaux. Et, n'est-il pas question d'installer le long de certains canaux des tracteurs sur rails, mus par la vapeur ou l'électricité ? Il est bien évident que dans ces différentes hypothèses nous ne sommes pas en présence d'un contrat de transport ; mais bien d'un louage de force motrice.

Pourquoi en serait-il différemment, lorsque le remorqué fait appel à la force motrice d'un navire plutôt qu'à celle de tout autre moteur ?

Il est faux de prétendre que le remorqué soit une chose inerte, assimilable à un ballot, uniquement soumise à la direction du capitaine remorqueur. Le remorqué a un équipage qui lui est propre. Sans doute, il doit y avoir conformité de manœuvre entre l'équipage du remorqué et celui du remorqueur ; sans doute encore celui-ci doit-il avoir la prééminence. Mais toute initiative n'en est pas pour cela enlevée à l'équipage du remorqué. La preuve en est dans l'existence d'un gouvernail manœuvré par l'équipage du navire remorqué, sans aucune intervention du capitaine remorqueur.

De plus, le remorqueur n'a aucune garde, aucun contrôle à exercer sur le navire remorqué, non plus que sur sa cargaison. Or, s'il y avait contrat de transport, le capitaine remorqueur serait tenu d'exercer une surveillance sur l'objet transporté, de s'assurer notamment que le remorqué est en bon état de navi-

gation. Il serait enfin responsable au cas de disparition du contenu du remorqué. Rien de semblable dans la pratique. Par conséquent, pas de contrat de transport, mais simple contrat de louage d'industrie.

Dans le sens de cette opinion, je relève notamment un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 23 février 1884, et un arrêt confirmatif de la Cour de Paris, en date du 16 avril 1886 (S. 88.2. 235). J'extrais du jugement les motifs suivants :

« Attendu que la Compagnie du Touage ne saurait
« être assimilée à un transporteur ordinaire, répon-
« dant absolument et invariablement des dommages
« survenus à la traction qui lui a été confiée ; que
« sa fonction comme loueur d'industrie consiste uni-
« quement à fournir la traction à un certain nombre
« de bateaux réunis dans un même convoi, mais qui
« restent tous, individuellement, sous la conduite de
« leurs équipages respectifs, tenus des manœuvres
« nécessaires pour éviter tout accident ; que ceux-ci,
« notamment, doivent être exercés et outillés pour
« les manœuvres rendues nécessaires par la rupture
« de la chaîne..... »

Et la Cour, confirmant, déclare :

« Considérant que les dispositions des articles 1782,
« 1783 et 1784 du Code civil, modificatives du droit
« commun, doivent être appliquées restrictivement ;
« qu'applicables aux voituriers, elles ne le sont pas
« à une compagnie de touage à laquelle ne sont pas

« confiées les marchandises transportées, et qui ne
« s'engage à fournir que la traction dans les condi-
« tions spéciales de son industrie..... »

Dans le même sens, on peut encore citer un arrêt
de la Cour d'appel de Poitiers du 24 décembre 1888
(S.89.2.161) qui dit notamment :

« Attendu qu'il est impossible d'appliquer à l'es-
« pèce soumise à la Cour les dispositions exception-
« nelles de l'article 1784 du Code civil ; que, si cet
« article présume la faute du voiturier et fait peser
« sur lui le fardeau de la preuve du cas fortuit ou de
« la force majeure, qui seuls peuvent l'exonérer de
« toute responsabilité, c'est que le voiturier est le
« dépositaire nécessaire des choses inertes qu'il trans-
« porte, qu'il en a la garde, et qu'il est préposé à leur
« conservation ;

« Attendu qu'on ne saurait justement prétendre que
« le capitaine du remorqueur *Ville de Rochefort* ait
« jamais eu le dépôt nécessaire du *Finland*, qu'il devait
« seulement traîner après lui jusqu'à Rochefort..... »

SECTION III

*Le remorquage ne serait complètement assimilable
ni au contrat de transport, ni au contrat de louage
d'industrie.*

Comme on a pu le voir, la division dans la juris-
prudence des tribunaux et des cours d'appel est com-

plète. Et la Cour de cassation, plusieurs fois sollicitée de se prononcer sur la nature juridique du contrat de remorquage, a toujours évité de trancher la controverse. En outre des arrêts susrelatés de la Cour suprême, dans lesquels celle-ci a semblé prendre soin de se dérober à la difficulté, on peut encore citer un arrêt du 2 juin 1886, reproduit au Sirey (1889.1.268), et aux Pandectes (1889.1.655).

Que dit la doctrine ? Rien, ou à peu près rien. La plupart des auteurs n'ont même pas examiné la question. Ceux qui en ont parlé ne l'ont fait qu'incidemment, sans la traiter à fond. (V. Lyon-Caen et Renault, 2^e édit., t. 5, n. 491 *bis* ; Guillouard, t. 2, n. 737 ; Huc, t. 10, n. 402 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, t. 2, n. 1637 ; Plocque, t. 1, n. 155 ; Frémont, n. 230 et s.).

Le critérium auquel semble s'attacher d'une manière constante la jurisprudence est la plus ou moins large indépendance dont jouit le remorqué vis-à-vis du remorqueur. Le remorqué semble-t-il faire un tout indivisible avec le remorqueur, semble-t-il complètement soumis à la direction de ce dernier : contrat de transport. Paraît-il, au contraire, jouir d'une certaine indépendance de manœuvre, son équipage a-t-il une certaine initiative : contrat de louage d'industrie.

Il me semble difficile, sinon impossible de placer d'une façon invariable le contrat de remorquage dans l'une ou l'autre des deux catégories juridiques sus-indiquées. Le contrat de remorquage en effet se pré-

sentera affecté de certaines modalités qui le rendront assimilable, tantôt à un contrat de transport, tantôt à un contrat de louage d'industrie.

Par exemple, si le remorqué a un équipage qui lui est entièrement propre ; si toute sa forte motrice ne lui est pas fournie par le remorqueur, mais s'il possède une machine à vapeur ou une voile ; si, en un mot, certaines circonstances de fait laissent au remorqué une indépendance relative, le contrat de remorquage devra être assimilé à un contrat de louage d'industrie.

Si, au contraire, le remorqué a un équipage qui lui soit fourni en tout ou en partie par le remorqueur ; si la manœuvre du remorqué est en fait complètement soumise au remorqueur, nous devons assimiler le contrat de remorquage à un contrat de transport.

En résumé le contrat de remorquage me semble participer à la fois de la nature du contrat de transport et du contrat de louage d'industrie. Tantôt il se présente plus spécialement avec les caractéristiques du premier, tantôt il affecte plus particulièrement les signes distinctifs du second. Il y aura donc, dans chaque cas, une appréciation à faire par les tribunaux qui classeront un contrat de remorquage déterminé dans l'une ou dans l'autre des deux catégories juridiques indiquées, suivant que la situation de fait constatée marquera pour le remorqué une plus ou moins grande indépendance, vis-à-vis du remorqueur.

CHAPITRE II

Des responsabilités en jeu, au cas d'abordage survenu au navire remorqué

Lorsque le remorqué est abordé par un autre navire, trois responsabilités différentes peuvent théoriquement être alléguées, pour obtenir réparation du préjudice causé par l'abordage.

Le capitaine peut être actionné par le propriétaire de son navire.

L'action peut être intentée contre le tiers abordeur.

Enfin, le remorqueur peut être rendu responsable de l'abordage survenu au navire remorqué.

Les deux premières actions en responsabilité ont été déjà étudiées dans la première partie. J'ai donc seulement à examiner la responsabilité qui peut être mise à la charge du remorqueur.

∴

Il faut d'abord mettre de côté le cas où une faute déterminée est établie à l'encontre du remorqueur. Chacun est responsable de sa faute, et l'armateur du

remorqué pourra sans aucun doute se faire indemniser par le remorqueur fautif.

Mais, supposons qu'aucune faute précise ne puisse être reprochée à l'équipage, ni du navire remorqué, ni du navire remorqueur. Pourra-t-on rendre responsable le propriétaire de ce dernier ?

Dans le silence de la loi, tant sur cette question spéciale de responsabilité que sur la nature même du contrat de remorquage, deux grands systèmes se sont fait place dans la jurisprudence.

Chacun d'eux a pris pour base l'une des conceptions ci-dessus étudiées du contrat de remorquage, et deux solutions différentes ont été données par la jurisprudence à cette question de responsabilité, suivant qu'elle a considéré le contrat de remorquage comme un contrat de transport ou comme un contrat de louage d'industrie.

SECTION I

Système correspondant à l'interprétation du remorquage, comme contrat de transport.

Le contrat par lequel le propriétaire d'un bateau remorqueur s'engage à en remorquer un autre constitue un contrat de transport. Le propriétaire du remorqueur est tenu au même titre qu'une compagnie de chemins de fer ou qu'un camionneur.

Or, comment s'établit la responsabilité de l'entrepreneur de transport, à l'égard du commettant dont la chose vient à périr ou à être détériorée pendant le transport ?

Cette responsabilité est réglée à la fois par le Code civil et par le Code de commerce.

Le Code civil déclare dans son article 1784 :

« Ils (les voituriers) sont responsables de la perte
« et des avaries des choses qui leur sont confiées, à
« moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues
« et avariées par cas fortuit ou force majeure. »

Et, l'article 103 du Code de commerce confirme :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à
« transporter, hors les cas de la force majeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui pro-
« viennent du vice propre de la chose ou de la force
« majeure.

« (L. 17 mars 1905). Toute clause contraire insérée
« dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce
« quelconque est nulle. »

Ainsi donc, le voiturier est exonéré de la responsabilité résultant pour lui de l'accident survenu à la chose qu'il s'est chargé de transporter, lorsque cet accident a eu pour cause un cas fortuit.

Mais, c'est à lui qu'incombe le fardeau de la preuve de ce cas fortuit. S'il a les éléments nécessaires pour administrer cette preuve, il sera libéré. S'il ne les pos-

sède pas, il restera tenu de réparer le préjudice causé au maître de la chose.

SECTION II

*Système correspondant à l'interprétation
du remorquage comme contrat de louage d'ouvrage.*

Le contrat de remorquage est une simple variété du contrat de louage d'ouvrage.

Dans cette hypothèse, la responsabilité de l'entrepreneur de remorquage sera seulement basée sur l'article 1382 du Code civil.

C'est dire que ce sera au remorqué à faire la preuve d'une faute à la charge du remorqueur, pour obtenir de lui une indemnité.

*
* *

L'intérêt pratique de cette distinction est considérable. Si, en effet, dans certains cas, une faute incontestable du remorqueur ou du remorqué rend vaine cette discussion de principes, de nombreuses hypothèses se présentent où l'accident semble causé par une mauvaise chance, une fatalité indépendante de toute faute d'une des parties. Toute imputation de faute étant extrêmement difficile, souvent même impossible à prouver, celui qui triomphera sera celui

qui n'aura aucune preuve à établir, et qui n'aura que la tâche plus facile de discuter les allégations de sa contre-partie.

« Vous prétendez que le navire, à vous confié, a « péri par cas fortuit ; faites donc la preuve de ce « cas fortuit », dira dans le premier système le remorqué au remorqueur.

« Non pas, répondra le remorqueur arguant du « deuxième système. Il est entendu que je ne peux « prouver le cas fortuit ; mais je n'ai rien à prouver ; « c'est à vous d'établir ma faute pour avoir droit à « une indemnité. »

Devant cette impossibilité de chacune des parties à établir une preuve quelconque, le juge devra nécessairement trancher la question de principe sus-indiquée. Il dira qui peut sans dommage ne rien prouver, qui doit au contraire faire sa preuve ; et celui-ci sera le vaincu, de par cette décision même qui lui impose le fardeau d'une preuve qu'il ne peut administrer.

La jurisprudence a statué un certain nombre de fois dans l'un et l'autre sens (Voir les décisions ci-dessus rapportées).

Elle a invariablement subordonné la question du fardeau de la preuve à cette autre question de savoir si le contrat de remorquage est un contrat de transport ou un contrat de louage d'ouvrage.

SECTION III

Système correspondant à la distinction entre les obligations contractuelles d'une part, et les obligations délictuelles ou quasi-délictuelles d'autre part.

Que le contrat de remorquage soit un contrat de transport ou un contrat de louage d'industrie, il me semble qu'une même solution invariable doit être donnée à la question de savoir qui, du remorqué ou du remorqueur, supportera le fardeau de la preuve, lorsque la responsabilité de ce dernier sera alléguée.

C'est qu'en effet il me paraît indifférent à la solution de ce problème d'avoir ou non exactement déterminé la nature juridique du contrat de remorquage.

Il suffira encore ici d'appliquer les principes généraux qui dominent toute la théorie de la responsabilité en droit français.

Ces principes, je les ai rappelés ci-dessus. J'ai dit que, dans toute question de responsabilité, il était nécessaire de séparer nettement la responsabilité délictuelle de la responsabilité contractuelle. J'ai dit que la victime d'une faute délictuelle ou quasi-délictuelle supportait le fardeau de la preuve, lorsqu'elle réclamait une indemnité ; mais que, par contre, c'était au débiteur d'une obligation contractuelle à prouver le cas fortuit ou la force majeure, pour être libéré.

Le rappel de ces principes généraux permet de résoudre d'une façon claire, simple et juridique, la question de la responsabilité du remorqueur.

Un contrat préside aux relations du remorqueur et du remorqué. Quel est la nature exacte de ce contrat ? Peu importe à la solution du problème.

Quel est l'objet du contrat de remorquage ? Sur ce point, pas de difficulté. Le contrat de remorquage a pour objet de conduire le remorqué d'un point à un autre au moyen de la force motrice du remorqueur.

Si le remorqueur ne peut justifier de l'exécution de son obligation par suite de la perte du remorqué, c'est au remorqueur, qui se prétend libéré par un cas fortuit, à en établir l'existence. C'est au remorqueur à prouver que la cause de la perte lui est étrangère, et ce, en vertu des articles 1147 et 1315 susrappelés.

Cette preuve est-elle administrée ? Le remorqueur se trouvera dégagé.

Cette preuve n'est-elle pas faite ? Le remorqueur tenu d'une obligation contractuelle, et ne justifiant pas d'un fait libératoire, devra être rendu responsable.

Cette théorie aboutit donc à mettre le fardeau de la preuve à la charge du remorqueur, dans les cas de perte du remorqué. Il en sera de même dans l'hypothèse d'avarie survenue au navire remorqué, à la suite

d'un abordage. L'obligation contractée par le remorqueur n'est pas seulement en effet de conduire le remorqué en un certain lieu. Cette obligation est plus complète : elle consiste à faire parvenir le remorqué en bon état de conservation au lieu de destination. Au cas d'avarie, il y a un vice d'exécution du contrat, qui engage la responsabilité du débiteur de l'obligation, à moins que celui-ci n'établisse, comme cause de l'accident, un cas fortuit ou un fait personnel au remorqué.

Point n'est donc besoin, dans cette théorie, de s'inquiéter de la nature exacte du contrat de remorquage ; point n'est besoin de le qualifier louage d'industrie ou contrat de transport. Il suffit de constater que le remorqueur est débiteur d'une obligation positive, et que l'exécution de cette obligation a été empêchée par l'accident, pour mettre la responsabilité de celui-ci à la charge du remorqueur, faute par lui d'établir un fait libératoire.

Au regard des deux solutions proposées par la jurisprudence, celle-ci présente l'avantage d'être simple, puisqu'elle évite, pour la recherche de la responsabilité, l'étude de la nature juridique du contrat de remorquage.

Elle est claire, puisqu'elle rend inutiles certaines assimilations douteuses de ce contrat avec d'autres contrats réglementés par le Code.

Elle est juridique, puisqu'elle s'en réfère aux seuls

principes généraux de notre droit, en matière de responsabilité.

*
* *

Il ne me reste plus, pour avoir épuisé l'examen des quelques questions abordées dans cette seconde partie, qu'à rappeler, en ce qui concerne la responsabilité spéciale du remorqueur, l'inapplicabilité des dispositions exceptionnelles posées par les articles 407 et 436 du Code de commerce.

Ces articles ont été faits pour des hypothèses déterminées qui ont été examinées plus haut. Les dispositions qu'ils contiennent ne peuvent être étendues à d'autres cas.

La loi n'a pas prévu la responsabilité spéciale du remorqueur, dans les accidents d'abordage survenus au navire remorqué. Il faut donc décider, en ce qui concerne l'exercice de cette action, que les seuls principes du droit commun devront être appliqués, relativement à la réparation du préjudice, à la compétence des tribunaux et à la prescription.

ANNEXE

Responsabilité respective de deux navires coauteurs de l'abordage d'un troisième

Une dernière hypothèse est encore à envisager, pour en avoir terminé avec l'étude des responsabilités mises en jeu par un abordage.

Il peut arriver, et il se produira particulièrement dans les ports et dans les fleuves, qu'un navire soit à la fois abordé par deux autres.

Si la faute de l'un des abordeurs est certaine, celui-là seul sera tenu de réparer le préjudice causé.

Si la part de responsabilité de chacun peut être facilement établi, les dommages-intérêts seront supportés par l'un et l'autre proportionnellement à l'étendue, proportionnellement à l'importance de sa faute.

Mais il peut se faire que l'on ne puisse établir dans quelle mesure l'accident est imputable à chacun des abordeurs. Dans ce cas, comment établira-t-on la charge respective de chacun ?

Il faut admettre que les coauteurs de l'accident seront solidairement tenus d'en assurer la réparation.

Si l'action en responsabilité est exercée à propos de la mort de victimes de l'accident, ou à propos de blessures occasionnées à celles-ci, l'article 55 du Code pénal sera applicable. Ce texte établit la solidarité entre tous les individus condamnés pour un même crime ou pour un même délit, relativement au paiement des dommages-intérêts et des frais. Si donc l'on exerce l'action délictuelle basée sur l'existence d'un homicide ou de blessures par imprudence, la solidarité sera de droit entre les coauteurs de l'accident, pour le paiement des dommages-intérêts.

Si l'on n'agit pas en réparation du préjudice causé par un délit, mais si l'on exerce seulement une action quasi-délictuelle, il faudra encore admettre, avec l'unanimité de la jurisprudence, la solidarité entre les coauteurs de l'accident. Du moment que la faute est à tel point indivisible que l'on ne peut apprécier quelle part chacun a prise dans l'accident, il ne peut y avoir de répartition au point de vue de la réparation.

La faute de chacun paraît suffisante pour avoir causé à elle seule l'accident ; chacun sera donc tenu pour le tout envers la victime.

C'est ce que décide la Cour de cassation dans un grand nombre d'arrêts, dont un des derniers, rendu le 15 juillet 1895, s'exprime ainsi (S. 95.1.349) :

« Attendu qu'il ne suffit pas, pour que la solidarité
« soit prononcée en matière de responsabilité quasi-

« délictuelle, que la faute soit déclarée commune à un
« certain nombre de défendeurs ; qu'il faut de plus
« qu'il soit constaté que cette faute est dans de telles
« conditions d'indivisibilité que toute répartition est
« impossible entre ceux qui l'ont commise... »

En conséquence, les coauteurs de l'abordage seront solidairement tenus des réparations civiles toutes les fois que la responsabilité ne pourra être divisée entre eux. Il en sera ainsi, soit que l'on exerce contre eux une action délictuelle, soit que l'on agisse seulement en vertu de l'article 1382 du Code civil en réparation du préjudice causé par le quasi-délit qu'ils auront commis.

RAPPORT

Adressé au Président de la République par le ministre de la Marine, suivi d'un décret et d'un règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre ci-joints à votre haute sanction des projets de décret et de règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

Le règlement dont il s'agit, destiné à remplacer celui du 1^{er} septembre 1884, reproduit les dispositions arrêtées, à la fin de 1889, par la conférence maritime internationale de Washington, et auxquelles un certain nombre d'amendements ont d'ailleurs été apportés depuis cette époque d'un commun accord entre les puissances intéressées.

Plusieurs gouvernements ayant déjà adopté ces dispositions pour être appliquées à la date du 1^{er} juillet 1897, le moment me paraît venu de prendre, en ce qui nous concerne, des mesures analogues.

Toutefois, l'entente n'ayant pu encore s'établir sur la question des feux des bateaux de pêche, l'article 9 a été réservé.

Dans ces conditions, j'ai pensé qu'il y avait lieu de maintenir en vigueur, à titre provisoire, les dispositions de l'article 10 du règlement du 1^{er} septembre 1884, mais seulement en ce qui concerne les bateaux de pêche.

En outre, il m'a semblé utile de prévoir l'éclairage des chalutiers, qui, actuellement, n'est l'objet en France d'aucune réglementation spéciale.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Marine,

G. BESNARD.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la Marine,

Vu la loi des 9 et 13 août 1791 ;

Vu l'article 225 du Code de commerce ;

Vu les décrets des 28 mai 1858, 25 octobre 1862, 26 mai 1869, 28 octobre 1873, 4 novembre 1879 et 1^{er} septembre 1884 ;

Le Comité des inspecteurs généraux entendu,

Décète :

Article premier. — A partir du 1^{er} juillet 1897, les bâtiments de la marine nationale, ainsi que les na-

vires du commerce français, auront à se conformer au règlement ayant pour objet de prévenir les abordages, annexé au présent décret.

Art. 2. — A compter de cette même date du 1^{er} juillet 1897, le décret et le règlement du 1^{er} septembre 1884 sur la matière sont abrogés. Toutefois, l'article 10 du dit règlement reste provisoirement en vigueur, mais seulement en ce qui concerne les bateaux de pêche.

Art. 3. — Le ministre de la Marine est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 février 1897.

FÉLIX FAURE.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la Marine,

G. BESNARD.

*Règlement ayant pour objet de prévenir les
abordages en mer (du 21 février 1897).*

PRÉLIMINAIRES. — MISE EN VIGUEUR

A partir du 1^{er} juillet 1897, le présent règlement devra être suivi par tous les navires de la marine nationale et par ceux du commerce dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer.

DÉFINITIONS. — NAVIRES A VOILES. — NAVIRES A
VAPEUR

Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile, et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Un navire fait route ou est en marche, dans le sens de ces règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX, ETC. — VISIBILITÉ

Le mot visible, dans ces règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure.

Feux

Article premier. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Feux que doivent porter les bâtiments à vapeur

Art. 2. — Un navire à vapeur faisant route doit porter :

a). — Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10, et, si la largeur du navire dépasse 6 m. 10, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse 12 m. 19, un feu blanc brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rums du compas, soit 10 quarts ou rums de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles ;

b). — A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rums du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

c). — A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le par-

cours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

d). — Les dits feux de côté vert et rouge doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avancant au moins de 91 centimètres en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge, et de bâbord devant pour le feu vert ;

e). — Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au paragraphe a. Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57, et dans une position telle, l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que leur distance horizontale.

Feux des navires à vapeur remorquant.

Art. 3. — Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants, placés verticalement à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre, et lorsqu'il remorque plus d'un navire il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1 m. 83 au-dessus ou au-dessous des deux

précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183 mètres. Chacun de ces feux doit être de la même construction, du même caractère et placé dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 *a*, à l'exception du feu additionnel qui peut être à une hauteur de 4 m. 27 au moins au-dessus du plat bord.

Le remorqueur peut porter, en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué ; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

*Signaux de jour et de nuit à bord des navires
qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.*

Art. 4. — *a*.) Un navire qui, pour une cause accidentelle, n'est pas maître de sa manœuvre, doit, pendant la nuit, porter à la même hauteur que le feu mentionné à l'article 2 *a*, à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à vapeur, à la place de ce dernier feu, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1 m. 83 et d'une intensité suffisante pour être visibles, tout autour de l'horizon, d'une distance d'au moins 2 milles ; pendant le jour, ce même navire devra porter, sur une ligne verticale et à 1 m. 83 au

moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 61 centimètres de diamètre chacun.

b.) — Un navire employé à poser ou à relever un câble télégraphique doit porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 *a*, et, si c'est un navire à vapeur, à la place assignée à ce feu, trois feux placés sur une ligne verticale, à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc ; ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1 m. 83 au moins l'une de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 61 centimètres au moins de diamètre chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

c.) — Les navires dont il est question dans le présent article ne portent pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils doivent en avoir s'ils ont de l'erre.

d.) — Les feux et les marques de jour prescrits par le présent article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, pas s'écarter de sa route. Ces

signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance; ces derniers signaux sont spécifiés à l'article 31.

Feux des navires à voiles.

Art. 5. — Tout navire à voiles qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'article 2 pour un navire à vapeur faisant route ; à l'exception des feux blancs mentionnés dans le dit article, qu'ils ne doivent jamais porter.

Feux exceptionnels pour les petits navires.

Art. 6. — Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste comme cela a lieu à bord des petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on approche d'un autre bâtiment ou si l'on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement

de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables.

Feux des petits bâtiments et des embarcations

Art. 7. — Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à l'article 2 *a*, *b* et *c* ; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants : les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter : *a*) sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à 2 m. 74 au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à l'article 2 *a*, et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 2 milles ; *b*) des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'article 2 *b* et *c*, et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être à moins de 0 m. 91 au-dessous du feu blanc ; 2° les petits navires à vapeur, tels que les embarcations

que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 74 au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au dessus du fanal combiné mentionné au paragraphe 1 *b*; 3° les petits navires, à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonneaux, doivent avoir prêt, sous la main, un fanal muni d'une glace verte d'un côté et d'une glace rouge de l'autre côté, et s'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision, de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord; 4° les embarcations à rames lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, doivent avoir prêt sous la main un fanal à feu blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision. Les navires dont il est question dans cet article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'article 4 *a* et par l'article 11, dernier paragraphe.

Feux de bateaux-pilotes

Art. 8. — Les bateaux-pilotes, quand ils sont en service à leur station de pilotage, ne doivent pas porter les feux exigés des autres navires; ils doivent avoir en tête du mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon et montrer un ou plusieurs feux provi-

soires d'une nature quelconque à de courts intervalles ne dépassant jamais quinze minutes. S'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à servir, mais couverts, et les démasquer et les remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap ; mais le feu vert ne doit pas paraître du côté de bâbord, ni le feu rouge du côté de tribord. Un bateau-pilote, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête du mât et peut, au lieu des feux de couleur ci-dessus mentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté ; et l'employer comme il est dit plus haut. Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station, occupés à un service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage.

Feux des bateaux de pêche

Art. 9. — Réservé.

Navire rattrapé par un autre

Art. 10. — Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du na-

vire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque. Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixé et placé dans un fanal ; mais, dans ce cas, le fanal doit être muni d'écrans et disposé de telle sorte qu'il projette une lumière non interrompue sur un arc de l'horizon de 12 rums ou quarts de compas, soit 6 rums de chaque bord à partir de l'arrière ; ce feu doit être visible d'au moins 1 mille et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Feux des bâtiments au mouillage

Art. 11. — Un navire de moins de 45 m. 72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6 m. 10 au dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins 1 mille. — Un navire de 45 m. 72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au dessus du plat-bord de 6 m. 10 au moins et de 12 m. 19 au plus, un feu semblable à celui qui a été mentionné dans le paragraphe précédent, et à l'arrière ou près de l'arrière un second feu pareil, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas

à moins de 4 m. 57 plus bas que le feu de l'avant. On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation. Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter le feu ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'article 4 a.

*Feux provisoires et signaux pour
appeler l'attention*

Art. 12. — Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer en plus des feux prescrits par les présentes règles, un feu provisoire d'une nature quelconque ou faire usage de tout signal détonant ne pouvant être pris pour un signal de détresse.

Feux de position ou signaux

Art. 13. — Les présentes règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi, non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.

Navire à vapeur faisant route à la voile seule.

Art. 14. — Tout navire à vapeur faisant route à la voile seulement, mais ayant sa cheminée dressée, doit porter de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un ballon noir ou une marque noire de 61 centimètres de diamètre.

Signaux phoniques pour la brume, etc.

*Signaux phoniques de brume, de brouillard
ou de neige.*

Art. 15. — Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires faisant route devront être produits : 1° à bord des navires à vapeur, au moyen du sifflet ou de la sirène ; 2° à bord des navires à voiles et des navires remorqués, au moyen du cornet de brume. Les mots « son prolongé » employés dans cet article signifient un son de quatre à six secondes de durée. Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moteur pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle ; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. (Dans tous les cas où les présentes règles prescrivent une cloche, on

peut se servir d'un tambour à bord des navires tures, ou d'un gong lorsque ces objets sont en usage à bord des petits navires de mer.) Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume, de brouillard, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent article seront employés comme il suit : *a)* Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus ; *b)* tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ ; *c)* Tout navire à voiles faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers ; *d)* tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq minutes environ à des intervalles n'excédant pas une minute ; *e)* tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble télégraphique, tout navire faisant route et ne pouvant se déranger de la route d'un navire qui s'approche, parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'il ne peut manœuvrer comme l'exige ce règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes

a et *c* du présent article, faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, trois sons consécutifs, savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs. Un navire remorqué peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autres. Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonnes ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus ; mais, s'ils ne les font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute.

La vitesse des navires doit être modérée

par temps de brume, etc.

Vitesse modérée en temps de brume, de brouillard, etc...

Art. 16. — Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes. — Tout navire à vapeur, en entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

Constatation du risque de collision.
Règles de barre et de route. Préliminaires.
Risque de collision.

Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

Entre deux navires à voiles.

Art. 17. — Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir : *a)* tout navire courant large doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près ; *b)* tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près tribord amures ; *c)* lorsque deux navires courent large avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ; *d)* lorsque deux navires courent large avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ; *e)* tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Entre deux navires à vapeur.

Art. 18. — Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. Cet article ne s'applique qu'aux cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre ; il ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croiseront sûrement sans se toucher. Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre ; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre, ou à très peu près l'un par l'autre et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap ; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre. Il ne s'applique pas au cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni au cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment présentant son feu rouge, voit le feu de même couleur de l'autre, où chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même

couleur de l'autre ; ni au cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge, enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

Entre deux navires à vapeur se croisant.

Art. 19. — Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Entre un navire à voiles et un navire à vapeur.

Art. 20. — Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

Interprétation.

Art. 21. — Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Eviter de couper la route d'un bâtiment sur l'avant.

Art. 22. — Tout navire qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

*Diminuer de vitesse, stopper et même
marcher en arrière.*

Art. 23. — Tout navire à vapeur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière, si les circonstances le rendent nécessaire.

Navire qui en rattrape un autre.

Art. 24. — Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de deux quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rat-

trape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré. Pendant le jour, un bâtiment qui rattrape un autre bâtiment ne pouvant pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Navire à vapeur dans les passes.

Art. 25. — Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

S'écarter de la route des bateaux de pêche.

Art. 26. — Tout navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires à voiles ou embarcations pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. Cette prescription ne donne pas aux navires ou embarcations qui sont occupés à une opération de

pêche, le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des navires ou embarcations de pêche.

Circonstances particulières.

Art. 27. — En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Signaux phoniques pour les navires qui s'aperçoivent l'un l'autre. — Signaux phoniques pour les navires en vue.

Art. 28. — Les mots « son bref » employés dans cet article signifient un son d'environ une seconde de durée. Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants, faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène, savoir : un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ; deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ; trois sons brefs pour dire : « Je marche en arrière à toute vitesse ».

*Observation absolue en toutes
circonstances des précautions élémentaires.
Observation des précautions élémentaires.*

Art. 29. — Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

Réserve relative aux règles de navigation dans les ports et à l'intérieur des terres. — Réserve des règlements des ports.

Art. 30. — Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

Signaux de détresse.

Art. 31. — Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre,

il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ ; 2° le signal de détresse du Code international indiqué par les signes N. B. ; 3° le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus ou au-dessous un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon ; 4° un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Pendant la nuit :

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ ; 2° flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril à goudron, à huile, etc.. ; 3° fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées ou bombes lancées une à une à de courts intervalles ; 4° un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Vu : le Président de la thèse

PIÉDELIÈVRE

Vu : le Doyen,
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉLIMINAIRES	5
Définition de l'abordage.	5
Distinction entre l'abordage maritime et l'abordage fluvial	6
Délimitation du sujet : responsabilités civiles résultant de l'abordage. (Bref examen des sanctions disciplinaires et pénales)	8
Historique	9
Division du sujet	11

PREMIÈRE PARTIE

Abordage survenu à un navire indépendant.

CHAPITRE I. — <i>Abordage maritime</i>	14
<i>Section I.</i> — Différentes sortes d'abordages et responsabilités en découlant	14
A. — Abordage fortuit	15
B. — Abordage fautif	17
C. — Abordage douteux	22
D. — Abordage dû aux fautes des deux capi- taines	24

<i>Section II. — Exercice des actions en responsabilité</i>	30
A. — Qui peut exercer l'action	30
B. — Contre qui elle peut être dirigée.	42
C. — A qui incombe le fardeau de la preuve.	45
D. — Tribunaux compétents	52
E. — Fins de non recevoir.	58
 CHAPITRE II. — <i>Abordage fluvial.</i>	61
Quelles règles doivent être admises, en opposition avec les règles précédemment posées	61

DEUXIÈME PARTIE

Abordage survenu à un navire remorqué

CHAPITRE I. — <i>Nature juridique du contrat de remorquage</i>	67
<i>Section I. — Du remorquage, contrat de transport</i>	67
<i>Section II. — Du remorquage, contrat de louage d'industrie</i>	73
<i>Section III. — Le remorquage ne serait complètement assimilable, ni au contrat de transport, ni au contrat de louage d'industrie</i>	76
 CHAPITRE II. — <i>Des responsabilités en jeu au cas d'abordage survenu au navire remorqué.</i>	79
<i>Section I. — Système correspondant à l'interprétation du remorquage comme contrat de transport</i>	80
<i>Section II. — Système correspondant à l'interprétation du remorquage comme contrat de louage d'ouvrage</i>	82

<i>Section III.</i> — Système correspondant à la distinction entre les obligations contractuelles d'une part, et les obligations délictuelles ou quasi-délictuelles d'autre part.	84
---	----

ANNEXE

Responsabilité respective de deux navires coauteurs de l'abordage d'un troisième.	88
---	----

